INDICE

Informazioni sulla garanzia

Trasferimento della garanzia
Registrazione della garanzia
Garanzia limitata Mercury Marine valida due anni (Europa)
Garanzia limitata Mercury Marine valida un anno (Confederazione degli Stati Indipendenti, Medio Oriente, Africa)
Garanzia limitata contro la corrosione valida tre anni
Copertura e clausole di eccezione della garanzia

Informazioni generali

Responsabilità del conducente dell'imbarcazione
Prima dell'uso del fuoribordo
Capacità di potenza dell'imbarcazione
Utilizzo di imbarcazioni veloci e imbarcazioni High-Performance
Fuoribordo con telecomando
Impianto di sterzo comandato a distanza
Interruttore del cavo salvavita
Protezione delle persone in acqua
Avvertenze per la sicurezza dei passeggeri – Imbarcazioni pontone e non cabinate
Salto di onde e scie
Collisione con oggetti sommersi
Emissioni di scarico
Selezione degli accessori per il fuoribordo
Consigli per una navigazione sicura
Registrazione del numero di serie
Specifiche

Raccomandazioni per l'uso sicuro di gas liquido di petrolio per imbarcazioni, yacht e altri natanti

Proprietà tipiche del gas liquido di petrolio (GLP)
Definizioni
Immagazzinaggio delle bombole di GLP
Stivaggio a bordo di un natante
Costruzione di stipetti e scomparti per lo stivaggio delle bombole
Manutenzione e controlli
Immagazzinaggio – Riparazioni e manutenzione
Procedure di emergenza
Avvisi ed etichette di avvertenza

Installazione

Identificazione dei componenti
Installazione del fuoribordo
Selezione dell'elica
Requisiti dell'elica – Modelli Bigfoot

Trasporto

Rimorchio di imbarcazione/fuoribordo
Trasporto di serbatoi del combustibile portatili

Combustibile e olio

Consigli per l'uso di benzina
Rabbocco del serbatoio del combustibile
Consigli per l'uso di GLP
Consigli per l'uso dell'olio motore
Controllo e rabbocco dell'olio motore

Caratteristiche e comandi

Caratteristiche del telecomando
Sistema di allarme
Sistema di protezione del motore
Sistema di allarme – SmartCraft
Power Trim e inclinazione (se in dotazione)
Regolazione della frizione della manopola dell'acceleratore – Modelli con impugnatura della barra

Caratteristiche e comandi (seguito)

Regolazione della frizione del timone
Regolazione del correttore di assetto

Funzionamento

Lista di controllo preliminare
Navigazione a temperature di congelamento
Navigazione in acque salmastre o inquinate
Istruzioni preliminari
Procedura di rodaggio del motore
Passaggio da combustibile a GLP
Passaggio da GLP a combustibile
Avviamento del motore – Modelli dotati di telecomando
Avviamento del motore – Modelli con impugnatura della barra
Riscaldamento del motore
Cambio di marcia
Arresto del motore
Avviamento di emergenza

Manutenzione

Cura del fuoribordo
Selezione dei pezzi di ricambio per il fuoribordo
Etichetta di certificazione sulle emissioni
Responsabilità del proprietario
Programma di controllo e manutenzione
Ispezione delle bombole di GLP
Lavaggio dell'impianto di raffreddamento
Rimozione e installazione della calandra superiore
Cura dei componenti esterni
Controllo della batteria
Impianto di alimentazione del combustibile
Impianto GLP
Dispositivi di fissaggio dell'asta di collegamento dello sterzo
Anodo sacrificale
Sostituzione dell'elica – Scatola ingranaggi di diametro 83 mm (3-1/4 in.)
Sostituzione dell'elica – Scatola ingranaggi di diametro 108 mm (4-1/4 in.)
Controllo e sostituzione delle candele
Sostituzione dei fusibili
Controllo della catena dentata
Punti di lubrificazione
Controllo del fluido del Power Trim
Cambio dell'olio motore
Lubrificazione della scatola ingranaggi – Scatola ingranaggi di diametro 83 mm (3-1/4 in.)
Lubrificazione della scatola ingranaggi – Scatola ingranaggi di diametro 108 mm (4-1/4 in.)
Immersione del fuoribordo

Rimessaggio

Preparazione al rimessaggio

Individuazione dei guasti

Individuazione dei guasti

Assistenza clienti

Servizio riparazioni locale
Assistenza lontano da casa
Accessori e pezzi di ricambio
Assistenza tecnica
Centri di Assistenza Mercury Marine

Registro di manutenzione

Registro di manutenzione

Le descrizioni e le specifiche qui contenute erano in vigore al momento dell'autorizzazione della stampa del manuale. La Mercury Marine, la cui linea di condotta mira al miglioramento continuo, si riserva il diritto di interrompere la produzione dei suoi modelli in qualsiasi momento, nonché di modificare le specifiche, i modelli e le metodologie procedurali senza preavviso e declinando ogni responsabilità.
Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin U.S.A.

© 2002, Mercury Marine
I seguenti marchi sono marchi depositati della Brunswick Corporation: AutoBlend, Force, Jet-Prop, Mariner, Merc, Mercathode, MerCruiser, Mercury, Mercury Marine, Quicksilver, RideGuide e Thruster

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

TRASFERIMENTO DELLA GARANZIA

La garanzia limitata è trasferibile agli acquirenti successivi, ma soltanto per il periodo rimanente di validità della garanzia limitata. Questa clausola non è applicabile a prodotti usati per applicazioni commerciali.

VENDITA DIRETTA DA PARTE DEL PROPRIETARIO

Il secondo proprietario può essere registrato come nuovo proprietario e mantenere valido il periodo rimanente della garanzia limitata inviando la scheda plastificata di registrazione per la garanzia del proprietario precedente e una copia dell'atto di acquisto come prova di proprietà. Negli Stati Uniti e in Canada, inviare i documenti al seguente indirizzo:
Mercury Marine
W6250 Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939 U.S.A.
Attn: Warranty Registration Department

Verrà rilasciata una nuova scheda di registrazione per la garanzia con il nome e l'indirizzo del nuovo proprietario. I dati di registrazione verranno aggiornati nella documentazione elettronica di registrazione della fabbrica.
Questo servizio è gratuito.
Per i prodotti acquistati al di fuori di Stati Uniti e Canada, contattare il distributore o il centro di assistenza Mercury Marine locali.

REGISTRAZIONE DELLA GARANZIA

Stati Uniti e Canada

1. Il concessionario è tenuto a compilare la scheda di registrazione per la garanzia e a inviarla in fabbrica all'atto della vendita di ogni motore nuovo.
2. La scheda riporta il nome e l'indirizzo dell'acquirente originario, i numeri di modello e di serie del motore, la data di acquisto, il codice del motore e codice, nome e indirizzo del concessionario. Il concessionario certifica inoltre che l'acquirente originario è anche l'utente del prodotto.
3. Una volta pervenuta la scheda di registrazione per la garanzia, il cliente riceve dal produttore una scheda plastificata di registrazione per la garanzia dell'acquirente, che costituisce l'unico documento di registrazione valido. La scheda va presentata al concessionario che effettuerà l'eventuale intervento di assistenza coperto da garanzia. La richiesta di garanzia non viene presa in considerazione in assenza di questa scheda.
4. Al momento dell'acquisto del motore, il cliente riceve una scheda di registrazione per la garanzia temporanea. Tale scheda è valida esclusivamente per 30 giorni dalla data d'acquisto, periodo in cui viene preparata la scheda plastificata di registrazione per la garanzia. In caso di necessità di interventi di assistenza entro questo periodo, presentare la scheda di registrazione temporanea al concessionario. La scheda viene allegata al modulo di richiesta di garanzia.
5. Il concessionario mira sempre alla soddisfazione del cliente. Rivolgersi al concessionario di fiducia per gli interventi di assistenza coperti da garanzia.
6. Qualora non si riceva la scheda plastificata entro 30 giorni dalla data di acquisto del motore, rivolgersi al concessionario.
7. La garanzia limitata diventa effettiva soltanto alla ricezione del tagliando di garanzia del prodotto da parte della fabbrica.

Nota: gli elenchi dei tagliandi di garanzia devono essere conservati dalla fabbrica e dal concessionario di motori marini negli Stati Uniti, nell'ipotesi che ne venga richiesta la notifica in base all'atto federale USA per la sicurezza delle imbarcazioni.

REGISTRAZIONE DELLA GARANZIA

Altri Paesi (esclusi Stati Uniti e Canada)

1. È importante che il concessionario che effettua la vendita compili completamente la scheda di registrazione per la garanzia e che la invii al distributore o al centro di assistenza Marine Power responsabile dell'amministrazione del programma di zona di registrazione per la garanzia.
2. La scheda di registrazione per la garanzia riporta il nome e l'indirizzo, i numeri di modello e di serie del motore, la data di acquisto, i numeri di codice del motore e del rivenditore/concessionario effettuante la vendita, nonché il loro nome e indirizzo. Il rivenditore/concessionario certifica inoltre che l'acquirente originario è anche l'utente del prodotto.
3. Una copia della scheda di registrazione per la garanzia, contrassegnata con "Copia dell'acquirente", DEVE essere immediatamente consegnata al cliente al termine della compilazione della scheda. La scheda rappresenta il documento di registrazione di fabbrica e va conservata per l'eventuale uso futuro. Qualora si renda necessario un intervento di assistenza in garanzia, il concessionario può richiedere la scheda di registrazione per la garanzia per verificare la data di acquisto e compilare il modulo di richiesta di garanzia.
4. In alcuni paesi il centro di servizio Marine Power rilascia una scheda di registrazione per la garanzia permanente (plastificata) entro 30 giorni dalla ricezione della "Copia di fabbrica" della scheda di registrazione per la garanzia inviata dal distributore/concessionario. Una volta ricevuta la scheda plastificata di registrazione per la garanzia, si può eliminare la "Copia dell'acquirente" ricevuta dal distributore/concessionario al momento dell'acquisto del prodotto. Rivolgersi al distributore/concessionario per verificare le modalità di applicazione del programma.

5. Per ulteriori informazioni relative alla scheda di registrazione per la garanzia e alle modalità di esame del modulo di richiesta di garanzia, fare riferimento alla “Garanzia internazionale”.

IMPORTANTE: in alcuni paesi è richiesto per legge il mantenimento degli elenchi dei tagliandi di registrazione in fabbrica e presso il concessionario. È desiderio della Marine Power che TUTTI i prodotti vengano registrati in fabbrica, per agevolare il reperimento delle informazioni relative al cliente in caso di necessità. Accertarsi che il distributore/concessionario compili immediatamente la scheda di registrazione per la garanzia e che ne spedisca la copia di fabbrica al centro di servizio internazionale Marine Power di zona.

GARANZIA LIMITATA MERCURY MARINE VALIDA DUE ANNI (EUROPA)

COPERTURA DELLA GARANZIA

Mercury Marine garantisce che ogni fuoribordo Mercury o Mariner, i prodotti Jet, i motori elettrici per pesca alla traina Thruster, gli entrobordo o entrofuoribordo MerCruiser nuovi (per brevità chiamati d’ora in avanti “prodotto”) rimarranno privi di difetti di materiale e di manodopera per il periodo sotto indicato.

DURATA DELLA COPERTURA

La presente garanzia limitata fornisce copertura per due (2) anni a decorrere dalla data della prima vendita del prodotto al dettaglio per uso diportistico, o dalla data del primo utilizzo del prodotto, qualora questa condizione si verifichi per prima. Se il prodotto viene acquistato per uso commerciale, la garanzia è valida per due (2) anni dalla data originaria di vendita al dettaglio, o per 500 ore di funzionamento, qualora questa condizione si verifichi per prima. È definito uso commerciale qualsiasi uso del prodotto di tipo professionale, o qualsiasi utilizzo del prodotto che generi profitto, durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La riparazione, la sostituzione di componenti o l’esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all’acquirente successivo, per uso esclusivamente diportistico, dopo aver registrato nuovamente il prodotto.

CONDIZIONI PER L’EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA

La copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l’acquisto presso un rivenditore autorizzato dalla Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato dalla Mercury Marine sia stato completato e documentato. La garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte di un concessionario autorizzato. Qualora per la registrazione della garanzia vengano fornite informazioni inesatte riguardo all’uso diportistico, o venga effettuato un passaggio dall’uso diportistico a quello commerciale (senza eseguire una seconda registrazione del prodotto), la Mercury Marine potrebbe, a sua completa discrezione, considerare nulla la garanzia. Per continuare ad usufruire della copertura prevista dalla garanzia, occorre effettuare la manutenzione di routine, conformemente a quanto indicato nel manuale di funzionamento e manutenzione. Se tali interventi vengono eseguiti dall’acquirente al dettaglio, la Mercury Marine si riserva il diritto di fornire in futuro la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell’espletamento corretto degli interventi di assistenza.

RESPONSABILITÀ DELLA MERCURY

Conformemente alla presente garanzia, l’unico obbligo della Mercury Marine è limitato, a sua discrezione, alla riparazione dei componenti difettosi ed alla sostituzione del/dei componente/i in questione con componenti nuovi o ricostruiti forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. La Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l’obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA

Il cliente deve concedere alla Mercury un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione a un concessionario Mercury autorizzato a intervenire sul prodotto. Qualora l’acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto ad informare per iscritto la Mercury, che provvederà all’ispezione e all’esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno a carico dell’acquirente. Se il servizio fornito non è coperto dalla presente garanzia, l’acquirente è tenuto a pagare tutte le spese di manodopera e di materiale e qualsiasi altro costo associato all’intervento di assistenza. Eccetto qualora espressamente richiesto dalla Mercury, l’acquirente non deve inviare il prodotto o i componenti del prodotto direttamente alla Mercury. L’unica forma di identificazione valida dell’avvenuta registrazione è il tagliando di garanzia e, pertanto, deve essere esibito al concessionario nel momento in cui viene richiesto un intervento di assistenza in garanzia.

COSA NON È COPERTO DALLA GARANZIA

La presente garanzia limitata non copre gli interventi di ordinaria manutenzione, né messe a punto, regolazioni, danni causati da normale logorio o abuso o uso non corretto, utilizzo di eliche o rapporti di trasmissione che non consentono al motore di funzionare entro la gamma di regime raccomandata (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), utilizzo del prodotto non conforme a quanto specificato nella sezione sul funzionamento/ciclo utile di lavoro del manuale di funzionamento e manutenzione, negligenza, incidenti, affondamento, installazione errata (le specifiche e le tecniche per l’installazione corretta sono fornite nelle istruzioni di installazione del prodotto), interventi di assistenza non corretti, uso di accessori o componenti che possono danneggiare il prodotto Mercury e non fabbricati o venduti dalla Mercury, giranti e rivestimenti della pompa a getto, utilizzo di combustibili, oli o lubrificanti non idonei a essere usati con il prodotto in questione (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), alterazione o rimozione di componenti, infiltrazione di acqua nel motore attraverso l’ingresso del combustibile, l’ingresso dell’aria o l’impianto di scarico, danni al prodotto causati da acqua di raffreddamento insufficiente a seguito di blocco dell’impianto di raffreddamento da un corpo estraneo, esaurimento dell’acqua all’interno del motore, installazione del motore sullo specchio di poppa in posizione troppo elevata, o utilizzo dell’imbarcazione con un assetto eccessivo del motore. L’uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in gara o in altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, rende nulla la garanzia.

Le spese correlate a traino, varo, rimorchio, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, inconvenienti, spese di ormeggio in darsena, coperture assicurative, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al prodotto in questione.

La Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione, tranne quelle contenute nella presente garanzia limitata e pertanto, qualora le suddette venissero rilasciate, non avrebbero alcun valore legale nei confronti della Mercury Marine.

Per ulteriori informazioni relative a eventi e circostanze coperti e non coperti dalla presente garanzia, consultare la sezione Copertura prevista dalla garanzia, nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI
È ESCLUSA OGNI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A SCOPI PARTICOLARI. OGNI GARANZIA IMPLICITA CHE NON PUÒ ESSERE ESCLUSA SARÀ LIMITATA ALLA DURATA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI ACCIDENTALI E CONSEQUENZIALI. ALCUNI PAESI NON RICONOSCONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI DI CUI SOPRA E PERTANTO IN CASI SPECIFICI POTREBBERO NON ESSERE PERTINENTI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

GARANZIA LIMITATA MERCURY MARINE VALIDA UN ANNO (CONFEDERAZIONE DEGLI STATI INDIPENDENTI, MEDIO ORIENTE, AFRICA)

COPERTURA DELLA GARANZIA
Mercury Marine garantisce che ogni fuoribordo Mercury o Mariner, i prodotti Jet, i motori elettrici per pesca alla traina Thruster, gli entrobordo o entrofuoribordo MerCruiser nuovi (per brevità chiamati d'ora in avanti "prodotto") rimarranno privi di difetti di materiale e di manodopera per il periodo sotto indicato.

DURATA DELLA COPERTURA
La presente garanzia limitata fornisce copertura per un (1) anno a decorrere dalla data della prima vendita del prodotto al dettaglio per uso diportistico, o dalla data del primo utilizzo del prodotto, qualora questa condizione si verifichi per prima. Se il prodotto viene acquistato per uso commerciale, la garanzia è valida per un (1) anno dalla data originaria di vendita al dettaglio, o per 500 ore di funzionamento, qualora questa condizione si verifichi per prima. Per uso commerciale si intende qualsiasi uso correlato a lavoro o impiego del prodotto o qualsiasi suo utilizzo che produca un profitto durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini della garanzia non comportano la proroga della data di scadenza della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo dopo aver registrato nuovamente il prodotto.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA
La copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un rivenditore autorizzato dalla Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato dalla Mercury Marine sia stato completato e documentato. La garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte di un concessionario autorizzato. Qualora per la registrazione della garanzia vengano fornite informazioni inesatte riguardo all'uso diportistico, o venga effettuato un passaggio dall'uso diportistico a quello commerciale (senza eseguire una seconda registrazione del prodotto), la Mercury Marine potrebbe, a sua completa discrezione, considerare nulla la garanzia. Per continuare ad usufruire della copertura prevista dalla garanzia, occorre effettuare la manutenzione di routine, conformemente a quanto indicato nel manuale di funzionamento e manutenzione. Se tali interventi vengono eseguiti dall'acquirente al dettaglio, la Mercury Marine si riserva il diritto di fornire in futuro la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell'espletamento corretto degli interventi di assistenza.

RESPONSABILITÀ DELLA MERCURY
Conformemente alla presente garanzia, l'unico obbligo della Mercury Marine è limitato, a sua discrezione, alla riparazione dei componenti difettosi ed alla sostituzione del/dei componente/i in questione con componenti nuovi o ricostruiti forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. La Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA
Il cliente deve concedere alla Mercury un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione a un concessionario Mercury autorizzato a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto ad informare per iscritto la Mercury, che provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno a carico dell'acquirente. Se il servizio fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a pagare tutte le spese di manodopera e di materiale e qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto qualora espressamente richiesto dalla Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o i componenti del prodotto direttamente alla Mercury. L'unica forma di identificazione valida dell'avvenuta registrazione è il tagliando di garanzia e, pertanto, deve essere esibito al concessionario nel momento in cui viene richiesto un intervento di assistenza in garanzia.

COSA NON È COPERTO DALLA GARANZIA

La presente garanzia limitata non copre gli interventi di ordinaria manutenzione, né messe a punto, regolazioni, danni causati da normale logorio o abuso o uso non corretto, utilizzo di eliche o rapporti di trasmissione che non consentono al motore di funzionare entro la gamma di regime raccomandata (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), utilizzo del prodotto non conforme a quanto specificato nella sezione sul funzionamento/ciclo utile di lavoro del manuale di funzionamento, manutenzione e garanzia, negligenza, incidenti, affondamento, installazione errata (le specifiche e le tecniche per l'installazione corretta sono fornite nelle istruzioni di installazione del prodotto), interventi di assistenza non corretti, uso di accessori o componenti che possono danneggiare il prodotto Mercury e non fabbricati o venduti dalla Mercury, giranti e rivestimenti della pompa a getto, utilizzo di combustibili, oli o lubrificanti non idonei a essere usati con il prodotto in questione (consultare il manuale di funzionamento e manutenzione), alterazione o rimozione di componenti, infiltrazione di acqua nel motore attraverso l'ingresso del combustibile, l'ingresso dell'aria o l'impianto di scarico, danni al prodotto causati da acqua di raffreddamento insufficiente a seguito di blocco dell'impianto di raffreddamento da un corpo estraneo, esaurimento di acqua all'interno del motore, installazione del motore sullo specchio di poppa in posizione troppo elevata, o utilizzo dell'imbarcazione con un assetto eccessivo del motore. L'uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in gara o in altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, rende nulla la garanzia.

Le spese correlate a traino, varo, rimorchio, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, inconvenienti, spese di ormeggio in darsena, coperture assicurative, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia. Non sono inoltre coperte le spese associate alla rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al prodotto in questione.

La Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione, tranne quelle contenute nella presente garanzia limitata e pertanto, qualora le suddette venissero rilasciate, non avrebbero alcun valore legale nei confronti della Mercury Marine.

Per ulteriori informazioni relative a eventi e circostanze coperti e non coperti dalla presente garanzia, consultare la sezione Copertura prevista dalla garanzia, nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:
VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA OGNI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A SCOPI PARTICOLARI. OGNI GARANZIA IMPLICITA CHE NON PUÒ ESSERE ESCLUSA SARÀ LIMITATA ALLA DURATA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI ACCIDENTALI E CONSEQUENZIALI. ALCUNI PAESI NON RICONOSCONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI DI CUI SOPRA. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

GARANZIA LIMITATA VALIDA TRE ANNI CONTRO I GUASTI CAUSATI DALLA CORROSIONE

COPERTURA DELLA GARANZIA

La Mercury Marine garantisce tutti i nuovi motori fuoribordo Mercury, Mariner, Mercury Racing, Jet, Thruster, Mercury Racing, Tracker by Mercury Marine, e i motori entrobordo e entrofuoribordo MerCruiser (per brevità chiamati d'ora in avanti "prodotto") resi inoperativi come conseguenza diretta di eventuale corrosione per il periodo sotto indicato.

DURATA DELLA COPERTURA

La presente garanzia limitata contro la corrosione fornisce copertura per tre (3) anni a decorrere dalla data della prima vendita del prodotto, o dalla data del primo utilizzo del prodotto, qualora questa condizione si verifichi per prima. La riparazione o sostituzione di componenti, o l'effettuazione di interventi di manutenzione coperti dalla presente garanzia non protraggono la durata della stessa oltre la data di scadenza originaria. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita all'acquirente successivo, per uso esclusivamente diportistico, dopo aver registrato nuovamente il prodotto.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA

La copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un rivenditore autorizzato dalla Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui è stata effettuata la vendita e solo dopo che il processo di ispezione preconsegna specificato dalla Mercury Marine sia stato completato e documentato. La garanzia diventa effettiva dopo la registrazione del prodotto da parte di un concessionario autorizzato. Affinché la copertura prevista dalla garanzia sia valida, occorre tenere sempre a bordo i dispositivi anticorrosione specificati nel manuale di funzionamento e manutenzione ed eseguire puntualmente la manutenzione di routine indicata nel medesimo manuale (ivi compresi – senza limitazione alcuna – la sostituzione degli anodi sacrificali, l'uso dei lubrificanti specificati e la riparazione di ammaccature e graffi). Se tali interventi vengono eseguiti dall'acquirente al dettaglio, la Mercury Marine si riserva il diritto di fornire in futuro la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova dell'espletamento corretto degli interventi di assistenza.

RESPONSABILITÀ DELLA MERCURY

Conformemente alla presente garanzia, l'unico obbligo della Mercury Marine si limita, a sua discrezione, alla riparazione dei componenti difettosi e alla sostituzione dei componenti in questione con componenti nuovi o ricostruiti dotati di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. La Mercury si riserva il diritto di migliorare o modificare i propri prodotti senza assumersi l'obbligo di modificare prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA

Il cliente deve concedere alla Mercury un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione presso un concessionario Mercury autorizzato a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente non possa consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto la Mercury, la quale provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e/o di trasferimento saranno a carico dell'acquirente. Se il servizio fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a pagare tutte le spese di manodopera e di materiale e qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando espressamente richiesto dalla Mercury, l'acquirente non deve inviare il prodotto o i componenti del prodotto direttamente alla Mercury. L'unica forma di identificazione valida dell'avvenuta registrazione è il tagliando di garanzia e, pertanto, deve essere esibito al concessionario nel momento in cui viene richiesto un intervento di assistenza in garanzia.

COSA NON È COPERTO DALLA GARANZIA

La presente garanzia limitata non copre la corrosione dell'impianto elettrico, né la corrosione dovuta a danni o causante esclusivamente danni cosmetici, abuso o uso improprio, nonché corrosione degli accessori, della strumentazione, dei sistemi di sterzo, della trasmissione a getti installati in fabbrica, danni causati da vegetazione marina, prodotti venduti con meno di un anno di validità della garanzia limitata, pezzi di ricambio (componenti acquistati dal cliente) e prodotti usati per applicazioni commerciali. Per uso commerciale si intende qualsiasi uso correlato a lavoro o impiego del prodotto o qualsiasi suo utilizzo che produca un profitto durante il periodo di garanzia, anche qualora il prodotto in questione venga usato a tale scopo soltanto occasionalmente. La presente garanzia non copre i danni dovuti alla corrosione a seguito di correnti elettriche vaganti (connessioni elettriche per ormeggi, imbarcazioni vicine, metalli sommersi). Occorre assicurare un'adeguata protezione contro la corrosione con l'utilizzo di sistemi quali Mercury Precision Parts, Quicksilver MerCathode System e/o isolatore galvanico. La presente garanzia limitata non copre inoltre i danni dovuti ad applicazione non corretta di vernici anti incrostazione a base di rame. Qualora sia necessario usare protezioni anti incrostazione per imbarcazioni dotate di motori fuoribordo e MerCruiser, si raccomanda di utilizzare vernici anti incrostazione a base di Tri Butil Tiri Adipate (TBTA). Nei paesi nei quali non è consentito l'utilizzo di vernici a base di TBTA, applicare una vernice a base di rame sullo scafo dell'imbarcazione o sullo specchio di poppa. Non applicare vernici al gruppo di trasmissione MerCruiser o al motore fuoribordo stesso. Si raccomanda inoltre di prestare attenzione onde evitare che si verifichino interconnessioni elettriche accidentali tra il prodotto oggetto della garanzia e la vernice. Per ulteriori informazioni in merito, consultare il manuale di funzionamento e manutenzione.

Per ulteriori informazioni relative a eventi e circostanze coperti e non coperti dalla presente garanzia, consultare la sezione Copertura prevista dalla garanzia, nel manuale di funzionamento e manutenzione, inclusa per riferimento nella presente garanzia.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:
VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA OGNI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A SCOPI PARTICOLARI. OGNI GARANZIA IMPLICITA CHE NON PUÒ ESSERE ESCLUSA SARÀ LIMITATA ALLA DURATA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI ACCIDENTALI E CONSEQUENZIALI. ALCUNI PAESI NON RICONOSCONO LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ, LE LIMITAZIONI E LE ECCEZIONI DI CUI SOPRA. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

COPERTURE E CLAUSOLE DI ECCEZIONE DELLA GARANZIA

Lo scopo di questa sezione è quello di eliminare alcuni dei più comuni malintesi relativi alla copertura della garanzia. Le seguenti informazioni riguardano alcuni interventi di manutenzione che non sono coperti dalla garanzia. I termini stipulati di seguito sono stati incorporati a scopo di riferimento nella Garanzia limitata contro i guasti causati da corrosione valida 3 anni, nella Garanzia internazionale limitata per fuoribordo e nella Garanzia limitata per fuoribordo per Stati Uniti e Canada. La garanzia copre riparazioni che si rendono necessarie durante il periodo di garanzia solo se imputabili a difetti di materiale o di lavorazione. La garanzia non copre errori di installazione, guasti causati da normale usura e una serie di altri problemi che possono riguardare il prodotto.
La garanzia è limitata a difetti di materiale o di lavorazione, ma solo se l'acquisto del prodotto è stato effettuato in un paese nel quale è autorizzata la distribuzione del prodotto. Per qualsiasi domanda relativa alla copertura della garanzia, si prega di contattare un concessionario autorizzato. I concessionari sono disponibili a rispondere a tutte le domande dei clienti.

Clausole generali di eccezione della garanzia:

1. Regolazioni di piccola entità e messe a punto, inclusi il controllo o la regolazione delle candele, dei componenti dell'accensione, del carburatore, dei filtri, delle cinghie, dei comandi e il controllo della lubrificazione eseguita nell'ambito della manutenzione normale.
2. Unità a getto installate in fabbrica – I pezzi esclusi dalla garanzia sono: girante a getto e rivestimento danneggiati a causa di impatto o usura, cuscinetti dell'albero di trasmissione danneggiati dall'acqua a seguito di assistenza scorretta.
3. Danni causati da negligenza, mancanza di interventi di assistenza, incidenti, funzionamento anomalo, installazione o servizio inadeguati.
4. Spese associate a varo, alaggio, traino; rimozione e/o sostituzione di parti o di materiale dell'imbarcazione per poter accedere al motore resi necessari dal design dell'imbarcazione; tutte le spese di trasporto e/o di viaggio, ecc. Per potere eseguire interventi di assistenza coperti dalla garanzia è necessario che venga garantito un agevole accesso al prodotto. Il trasporto del prodotto al concessionario autorizzato è a carico del cliente.
5. Interventi di assistenza richiesti dal cliente e non contemplati dagli obblighi di garanzia.

6. Gli interventi eseguiti in un luogo diverso del concessionario autorizzato possono essere coperti da garanzia solo nei casi seguenti: se eseguiti in situazione di emergenza (in una zona in cui non è presente alcun concessionario autorizzato in grado di eseguire gli interventi necessari, o nel caso in cui il concessionario non disponga dei mezzi di alaggio, ecc., e previa autorizzazione del produttore a tale intervento).
7. Tutti i danni incidentali e/o indiretti (costi di rimessaggio, spese telefoniche o di noleggio di qualsiasi tipo, inconvenienti o perdita di tempo o di profitto) sono di responsabilità del proprietario.
8. Il mancato impiego di pezzi di ricambio Mercury Precision o Quicksilver negli interventi di riparazione eseguiti in garanzia.
9. Il proprietario è responsabile per il cambio di oli, lubrificanti e fluidi come parte degli interventi normali di manutenzione, a meno che si siano verificate la perdita o la contaminazione di tali fluidi a causa di un difetto di prodotto incluso nella copertura della garanzia.
10. L'uso del prodotto, in qualsiasi momento (anche da parte di un proprietario precedente), in gara o in altro tipo di competizione, oppure con piede da competizione, rende nulla la garanzia.
11. Il rumore del motore non indica necessariamente un problema. Se le diagnosi indica un problema grave ai componenti interni del motore, il quale può provocare un guasto, la condizione che causa il rumore deve essere riparata in garanzia.
12. I danni al piede e/o all'elica causati dall'urto contro oggetti sommersi sono considerati rischi associati alla navigazione.
13. Infiltrazioni d'acqua nel motore attraverso l'impianto di scarico, la presa d'aria o il collettore di aspirazione del combustibile. Immersione.
14. Guasto di un qualunque componente causato dalla mancanza di acqua di raffreddamento, la quale può dipendere dall'avviamento del motore fuori dell'acqua, dall'ostruzione delle prese dell'acqua a causa di corpi estranei, dall'installazione in posizione troppo elevata o dall'assetto troppo in fuori del motore.
15. Uso di combustibile e lubrificanti non corretti per il tipo di prodotto. Fare riferimento a Manutenzione.
16. La garanzia limitata non è applicabile a danni al prodotto causati dall'installazione o dall'uso di componenti e accessori che non siano prodotti e distribuiti dalla Mercury Marine. I guasti non associati all'uso di tali componenti o accessori sono coperti dalla garanzia se sono conformi ai termini della garanzia limitata relativa a tali prodotti.

INFORMAZIONI GENERALI

RESPONSABILITÀ DEL CONDUCENTE DELL'IMBARCAZIONE

L'operatore (conducente) è responsabile del corretto e sicuro funzionamento dell'imbarcazione nonché della sicurezza dei passeggeri e di chiunque altra persona. Si raccomanda che ciascun operatore legga attentamente il presente manuale prima di usare il fuoribordo.
Occorre che a bordo vi sia almeno un'altra persona in grado di far funzionare il fuoribordo e di utilizzare l'imbarcazione, nell'eventualità che l'operatore si trovi nell'impossibilità di manovrare.

PRIMA DELL'USO DEL FUORIBORDO

Leggere attentamente questo manuale. Imparare a utilizzare correttamente il fuoribordo. Per qualsiasi delucidazione in merito, contattare il concessionario.
Per evitare infortuni e danni, mettere in atto le informazioni qui fornite sulla sicurezza e sul funzionamento del prodotto e usare sempre il buon senso.
I seguenti simboli di sicurezza sono usati in questo manuale e sulle etichette di sicurezza affisse sull'imbarcazione per attirare l'attenzione dell'utente su speciali istruzioni di sicurezza.

⚠ PERICOLO

PERICOLO: questo avviso richiama l'attenzione su pericoli immediati che, se ignorati, CAUSERANNO infortuni gravi o mortali.

⚠ AVVERTENZA

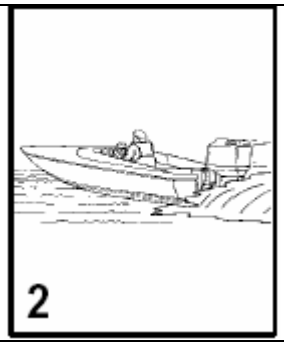
AVVERTENZA: questo avviso richiama l'attenzione su pericoli e procedure non sicure che POTREBBERO causare infortuni gravi o mortali.

⚠ ATTENZIONE

ATTENZIONE: questo avviso richiama l'attenzione su pericoli e procedure non sicure che potrebbero causare infortuni o danni di lieve entità.

CAPACITÀ GUARDIA COSTIERA U.S.A.

MASSIMA POTENZA	**XXX**
MASSIMA CAPACITÀ – PERSONE (lb)	**XXX**
MASSIMA CAPACITÀ – PESO	**XXX**



CAPACITÀ DI POTENZA DELL'IMBARCAZIONE

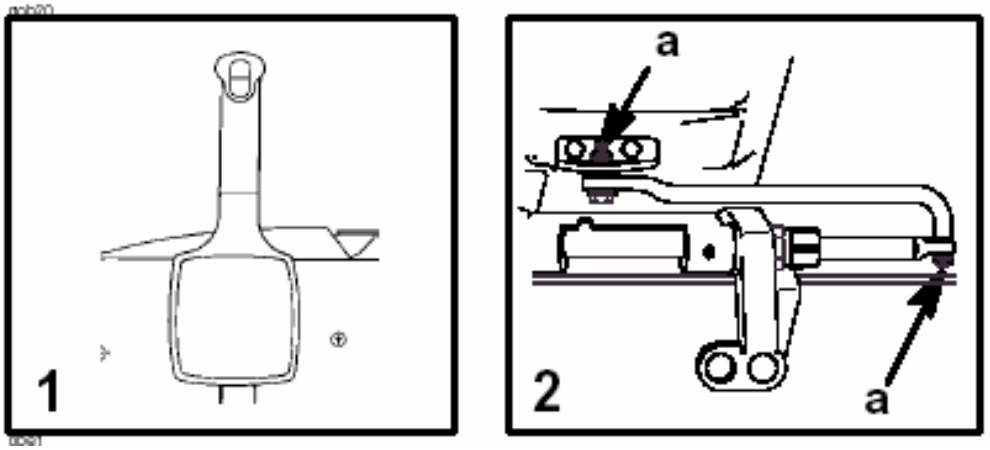
1. Non eccedere i limiti di potenza o di carico dell'imbarcazione. La maggioranza delle imbarcazioni è dotata di una targhetta con la capacità richiesta che indica carico e potenza massimi accettabili determinati dal produttore secondo determinati regolamenti federali degli USA. In caso di dubbi, consultare il proprio concessionario o il produttore dell'imbarcazione.

⚠ AVVERTENZA

L'utilizzo di un fuoribordo che eccede i limiti massimi di potenza dell'imbarcazione può: 1) provocare la perdita di controllo dell'imbarcazione, 2) caricare eccessivamente lo specchio di poppa alterando le capacità di galleggiamento dell'imbarcazione, oppure 3) provocare la rottura dell'imbarcazione, in particolare all'altezza dello specchio di poppa. L'eccesso di potenza può provocare infortuni gravi o mortali e/o danni all'imbarcazione.

UTILIZZO DI IMBARCAZIONI VELOCI E IMBARCAZIONI HIGH-PERFORMANCE

2. Qualora si utilizzi un'imbarcazione considerata veloce o High-Performance della quale non si conosce bene il funzionamento, si raccomanda di non usarla a velocità elevate prima di aver eseguito un giro dimostrativo di prova con il proprio concessionario o con un operatore esperto. Per ulteriori informazioni, richiedere una copia del manuale "High-Performance Boat Operation" (Funzionamento delle imbarcazioni High-Performance – numero pezzo 90-848481).



FUORIBORDO CON TELECOMANDO

1. Il telecomando collegato al fuoribordo deve essere dotato di un sistema di protezione di avviamento in folle. Tale sistema impedisce al motore di avviarsi quando il cambio non è nella posizione di folle.

⚠ AVVERTENZA

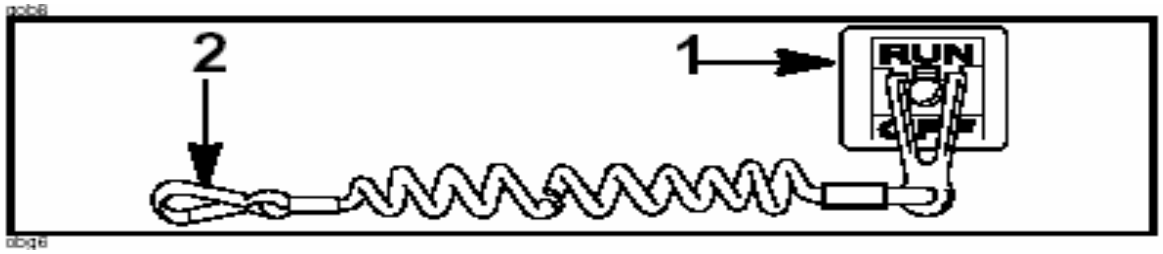
Per evitare che il motore compia un'accelerazione improvvisa all'avvio causando infortuni gravi o mortali, questo fuoribordo è stato progettato in modo da essere utilizzato esclusivamente con un telecomando dotato di dispositivo di protezione di avviamento in folle.

IMPIANTO DI STERZO COMANDATO A DISTANZA

2. L'asta di collegamento dello sterzo che collega il cavo dello sterzo al motore deve essere fissata con dei dadi autobloccanti (a). Questi dadi autobloccanti non devono mai essere sostituiti con dadi comuni (non autobloccanti) poiché con le vibrazioni si allenterebbero fino a svitarsi completamente, disinserendo così l'asta di collegamento.

⚠ AVVERTENZA

Se l'asta di collegamento dello sterzo si disinserisce, l'imbarcazione potrebbe compiere una virata improvvisa e di conseguenza gli occupanti dell'imbarcazione potrebbero essere sbalzati fuoribordo correndo il rischio di subire infortuni gravi o mortali.



INTERRUTTORE DEL CAVO SALVAVITA

1. La funzione dell'interruttore del cavo salvavita è di spegnere il motore quando l'operatore si allontana dalla sua postazione (come ad esempio in caso di eiezione accidentale dal sedile). I fuoribordo dotati di impugnatura della barra e alcune unità con telecomando sono equipaggiate con l'interruttore del cavo salvavita. L'interruttore del cavo salvavita può essere installato come accessorio, di solito sul cruscotto o di fianco alla postazione dell'operatore.

2. La lunghezza del cavo salvavita è generalmente compresa tra 1220 e 1524 mm (4 e 5 ft) quando il cavo è esteso, con un moschettone ad un'estremità per il collegamento dell'operatore. Quando è inutilizzato, il cavo salvavita è avvolto a spirale in modo da ridurne la lunghezza ed evitare in tal modo che si ingarbugli con oggetti vicini. Il cavo è stato concepito in modo che si possa allungare quando viene tirato ed evitare che l'interruttore venga attivato accidentalmente quando l'operatore compie qualche movimento pur rimanendo in prossimità della sua postazione. Per accorciarlo, l'operatore può attorcigliarne una parte intorno al polso o alla gamba, oppure può praticare un nodo.

Prima di procedere, leggere le seguenti informazioni di sicurezza.

Importanti informazioni di sicurezza: la funzione dell'interruttore del cavo salvavita è di bloccare il motore quando l'operatore si sposta in modo sufficiente da attivare l'interruttore. Ciò può accadere se l'operatore cade accidentalmente fuoribordo o se si sposta sull'imbarcazione allontanandosi eccessivamente dalla propria postazione. Le eiezioni accidentali, ad esempio le cadute fuori bordo, sono più probabili su alcuni tipi di imbarcazione, come quelle con fiancate basse gonfiabili, le imbarcazioni speciali da pesca, le imbarcazioni High-Performance e le imbarcazioni da pesca leggere azionate dalla barra. Le cadute fuoribordo e le eiezioni accidentali possono verificarsi anche per negligenza dell'operatore. Evitare di sedersi sullo schienale del sedile o sulla frisata a velocità di planata, non restare in piedi a velocità di planata, non sedersi sul ponte rialzato delle imbarcazioni da pesca, non procedere a velocità di planata in acque poco profonde o in presenza di ostacoli, non mollare la presa del timone o della barra durante la virata in una direzione, non fare uso di alcool o di sostanze stupefacenti, e non cimentarsi in manovre rischiose ad alta velocità.

Se l'interruttore del cavo salvavita viene attivato, il motore si spegne immediatamente, ma l'imbarcazione continua a navigare per un certo tratto a seconda della velocità e dell'angolo di virata ai quali procedeva al momento dell'attivazione dell'interruttore. L'imbarcazione non sarà comunque in grado di compiere una rotazione completa. Mentre procede a motore spento, l'imbarcazione può causare infortuni gravi a chiunque si trovi lungo la sua rotta.

Pertanto si raccomanda di impartire istruzioni ad altri passeggeri in merito alle corrette procedure di avviamento e al funzionamento dell'imbarcazione in modo che siano in grado di azionare il motore qualora insorgano situazioni di emergenza (ad esempio in caso di eiezione accidentale dell'operatore).

⚠ AVVERTENZA

Nel caso in cui l'operatore cada fuoribordo, il rischio di infortuni gravi o mortali causati dalla collisione con l'imbarcazione possono essere sensibilmente ridotti grazie all'arresto immediato del motore. Collegare sempre nel modo corretto entrambe le estremità del cavo salvavita all'interruttore di arresto e all'operatore.

L'interruttore potrebbe venire attivato accidentalmente o involontariamente durante il normale funzionamento dell'imbarcazione. Ciò potrebbe causare una o più delle seguenti condizioni potenzialmente pericolose:

1. I passeggeri a bordo dell'imbarcazione potrebbero venire sbalzati in avanti a causa dell'improvviso arresto dell'imbarcazione.
   - In particolare devono prestare maggiore attenzione i passeggeri che occupano i posti a prua dell'imbarcazione, in quanto possono essere sbalzati in avanti e colpire l'elica o la scatola ingranaggi.
2. Perdita di potenza o di controllo della direzione in condizioni di mare mosso o di forti correnti o venti.
3. Perdita di controllo durante le operazioni di ormeggio.

⚠ AVVERTENZA

Pericolo di infortuni gravi o mortali causati dall'improvvisa forza di decelerazione a seguito dell'attivazione accidentale o involontaria dell'interruttore di arresto. L'operatore dell'imbarcazione non deve mai lasciare la propria postazione senza prima scollegare il cavo salvavita.

PROTEZIONE DELLE PERSONE IN ACQUA

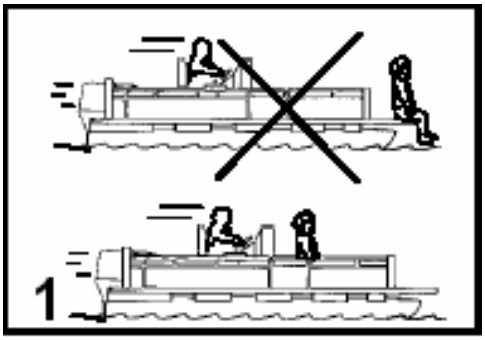
Durante la navigazione
Per una persona che si trova in acqua è particolarmente difficile agire rapidamente per evitare un'imbarcazione diretta nella sua direzione, anche se a velocità ridotta.

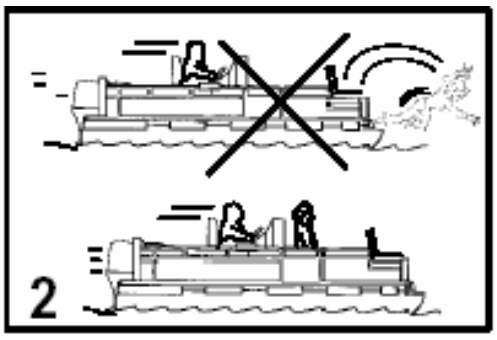
Rallentare e prestare la massima attenzione durante la navigazione in aree dove è possibile che vi siano persone in acqua.

Ogniqualvolta l'imbarcazione procede lungo la costa (cabotaggio) con il fuoribordo in folle, l'acqua esercita una forza sufficiente da provocare la rotazione dell'elica. La rotazione dell'elica in folle può causare gravi infortuni.

Durante gli stazionamenti
Prima di consentire a qualcuno di nuotare o sostare in acqua in prossimità dell'imbarcazione, innestare la folle e spegnere il motore.

⚠ AVVERTENZA
Spegnere immediatamente il motore se vi sono persone in acqua in prossimità dell'imbarcazione. Il contatto con l'elica in rotazione, l'imbarcazione in movimento, la scatola ingranaggi in movimento o con qualsiasi dispositivo fisso installato su un'imbarcazione in movimento o alla scatola ingranaggi può causare gravi infortuni.





AVVERTENZE PER LA SICUREZZA DEI PASSEGGERI – IMBARCAZIONI PONTONE E NON CABINATE

Quando l'imbarcazione è in movimento, fare attenzione alla posizione di tutti passeggeri.

Non consentire ai passeggeri di rimanere in piedi o di utilizzare sedili non concepiti per la navigazione a velocità sostenuta. Una decelerazione improvvisa, come ad esempio in caso di impatto con un'onda o con una scia di grandi dimensioni, una riduzione di potenza o il brusco cambio di direzione dell'imbarcazione potrebbero catapultare oltre la prua chiunque non sia seduto correttamente. La caduta oltre la prua dell'imbarcazione tra due pontoni può causare l'impatto contro il fuoribordo.

1. Imbarcazioni con ponte anteriore non cabinato:

Nessuno deve sostare sul ponte oltre il parapetto quando l'imbarcazione è in movimento.
Assicurarsi che tutti i passeggeri si trovino all'interno del parapetto.

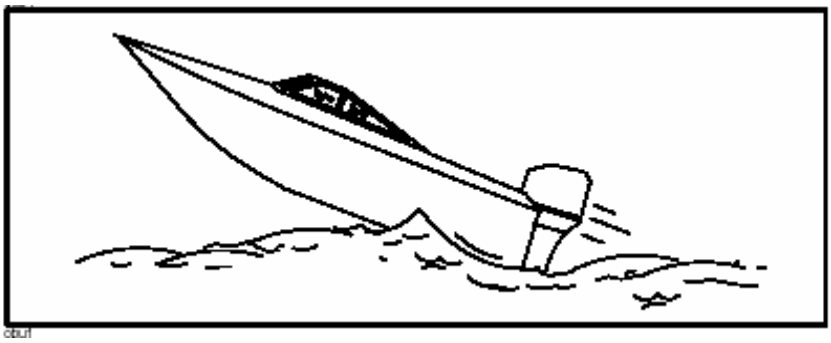
Chiunque sosti sul ponte anteriore potrebbe essere facilmente scaraventato fuoribordo e chiunque sia seduto a prua con i piedi fuori bordo potrebbe venire trascinato in acqua da un'onda.

2. Imbarcazioni con sedili da pesca rialzati montati a prua:

I sedili rialzati di questo tipo non devono essere utilizzati quando l'imbarcazione naviga a un regime superiore al minimo. Sedersi esclusivamente su sedili progettati appositamente per la navigazione a velocità sostenuta.

Qualsiasi decelerazione improvvisa dell'imbarcazione potrebbe causare la caduta oltre la prua di chiunque sia seduto su un sedile rialzato.

⚠ AVVERTENZA
Pericolo di infortuni gravi o mortali causati dall'impatto contro il fuoribordo a seguito di caduta a prua da un'imbarcazione pontone o non cabinata. Tenersi a distanza dal bordo di prua e rimanere seduti quando l'imbarcazione è in movimento.



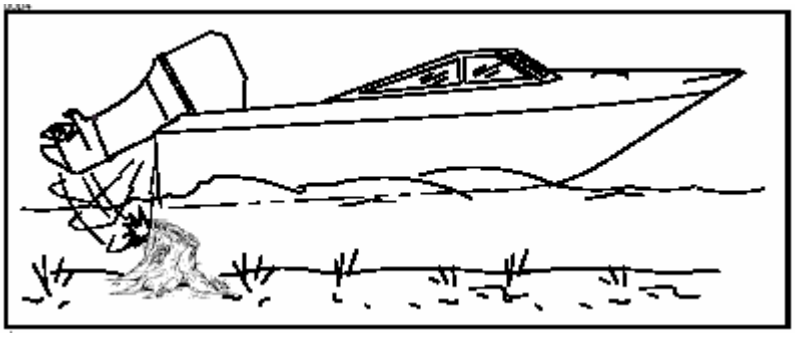
SALTO DI ONDE E SCIE

Guidare un'imbarcazione da diporto in presenza di onde e scie è considerata pratica normale. Tuttavia, quando questo tipo di attività viene svolta a velocità tale da causare il sollevamento parziale o totale dello scafo fuori dall'acqua, esistono determinati rischi, in particolare nel momento in cui l'imbarcazione rientra a contatto con l'acqua.

Il rischio principale è la possibilità che durante il salto l'imbarcazione cambi direzione. In tal caso, durante l'ammaraggio l'imbarcazione potrebbe virare bruscamente in un'altra direzione. Un cambiamento repentino di direzione o una virata improvvisa possono sbalzare i passeggeri dai sedili o fuori bordo.

Esiste anche un'altra conseguenza pericolosa risultante dal salto di onde o scie. Se mentre l'imbarcazione è in aria la prua si inclina eccessivamente verso il basso, al contatto con l'acqua potrebbe immergersi temporaneamente. In tal caso, l'imbarcazione si arresta quasi istantaneamente sbalzando gli occupanti in avanti. È inoltre possibile che l'imbarcazione effettui una virata repentina su di un lato.

⚠ AVVERTENZA
Pericolo di infortuni gravi o mortali causati da un salto dell'imbarcazione provocato dall'impatto con un'onda o con una scia. Evitare per quanto possibile di saltare onde o scie. Impartire l'ordine a tutti gli occupanti di accucciarsi e afferrare saldamente le impugnature presenti sull'imbarcazione in caso di salto di onde o scie.



COLLISIONE CON OGGETTI SOMMERSI

Durante la navigazione in acque basse o qualora si sospetti di essere in presenza di oggetti sommersi che potrebbero collidere con il fuoribordo o con la carena dell'imbarcazione, è necessario ridurre la velocità e procedere con cautela. **La cosa più importante da fare al fine di ridurre il più possibile il rischio di infortuni e danni dovuti alla collisione con ostacoli galleggianti o sommersi consiste nel controllare la velocità dell'imbarcazione. In questo tipo di situazione, l'imbarcazione deve essere mantenuta a velocità minima da planata (25 – 40 km/h [15 – 25 mph]).**

⚠ AVVERTENZA
Per evitare infortuni gravi o mortali qualora il fuoribordo o i suoi componenti vengano scaraventati all'interno dell'imbarcazione a seguito di collisione con ostacoli galleggianti o sommersi, mantenere una velocità massima non superiore alla velocità minima di planata.

L'urto con ostacoli galleggianti o sommersi può dare luogo a diversi tipi di incidenti, per esempio:

a) Il fuoribordo, o parte di esso, può staccarsi dallo specchio di poppa e venire scaraventato all'interno dell'imbarcazione.
b) L'imbarcazione potrebbe virare improvvisamente in una nuova direzione. Un cambiamento repentino di direzione può sbalzare i passeggeri dalle loro postazioni o fuori bordo.
c) L'imbarcazione può subire una rapida riduzione di velocità, sbalzando i passeggeri in avanti o fuori bordo.
d) Possono verificarsi danni al fuoribordo e/o all'imbarcazione.

Tenere sempre a mente che la cosa più importante da fare per evitare di subire infortuni o danneggiare l'imbarcazione e il motore è controllare la velocità dell'imbarcazione. Durante la navigazione in acque dove è nota la presenza di ostacoli sommersi, l'imbarcazione deve essere mantenuta a velocità minima di planata.

Se si entra in collisione con un oggetto sommerso, spegnere il motore non appena possibile e controllare se vi sono componenti del fuoribordo rotti o allentati. Se si nota o si sospetta la presenza di danni, occorre fare ispezionare, ed eventualmente riparare, il fuoribordo da un concessionario autorizzato.

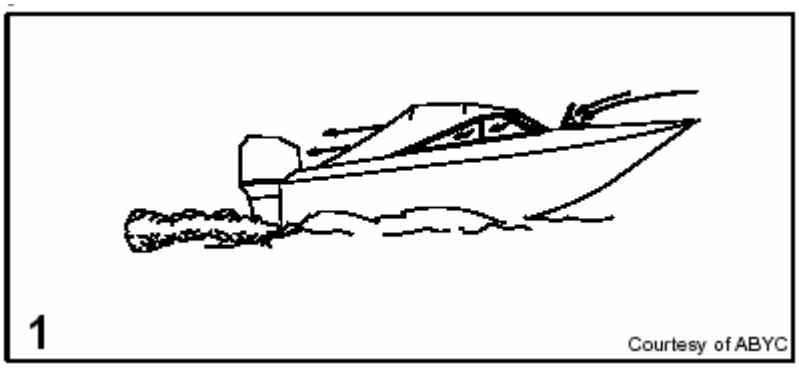
Occorre inoltre controllare che lo scafo e lo specchio di poppa dell'imbarcazione non presentino crepe e che non vi siano infiltrazioni d'acqua.

L'uso del fuoribordo danneggiato potrebbe arrecare danni ad altri componenti del fuoribordo e influire sul controllo dell'imbarcazione. Qualora sia assolutamente necessario continuare a navigare con il motore danneggiato, ridurre la velocità il più possibile.

⚠ AVVERTENZA
La perdita di controllo dell'imbarcazione può causare infortuni gravi o mortali. Se si continua a usare l'imbarcazione dopo aver subito gravi danni a seguito di una collisione, si può verificare un guasto improvviso ai componenti del fuoribordo, con o senza susseguenti impatti. Al fine di evitare tale situazione è necessario far ispezionare, e se necessario riparare, il fuoribordo.

Altre misure di sicurezza per fuoribordo dotati di barra

Durante il funzionamento di fuoribordo dotati di barra, l'operatore, i passeggeri e il carico non devono occupare l'area direttamente davanti al fuoribordo. Nell'eventualità in cui il fuoribordo urti un oggetto sommerso, potrebbe sollevarsi e cadere violentemente esattamente in quel punto dell'imbarcazione.



EMISSIONI DI SCARICO

Pericolo di avvelenamento da monossido di carbonio

Il monossido di carbonio è presente nei fumi di scarico di tutti i motori a combustione interna, ivi compresi i motori fuoribordo, gli entrofuoribordo e gli entrobordo, nonché dei generatori che alimentano vari accessori per imbarcazioni. Il monossido di carbonio è un gas letale inodore, incolore e insapore.

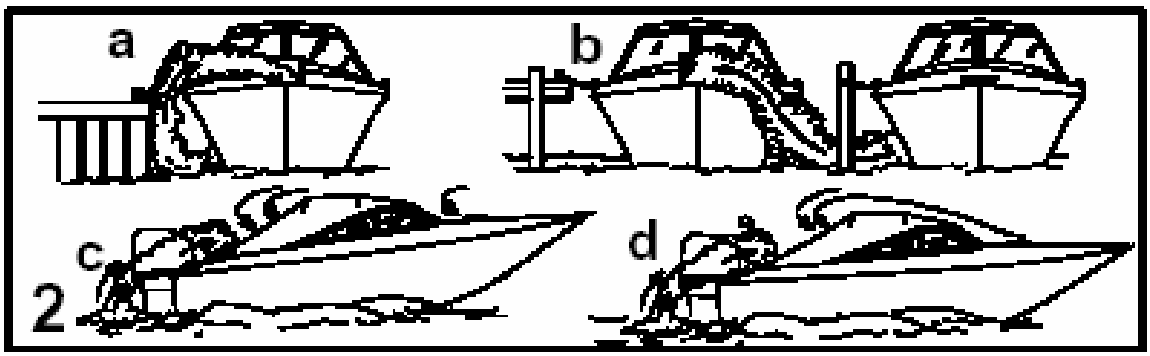
I primi sintomi di avvelenamento da monossido di carbonio, che non devono essere confusi con mal di mare o con un'intossicazione di altro tipo, includono mal di testa, capogiri, sonnolenza e nausea.

⚠ AVVERTENZA
Non fare girare il motore in un ambiente poco ventilato. L'esposizione prolungata al monossido di carbonio può causare perdita di conoscenza, lesioni cerebrali o la morte.

Buona ventilazione

Ventilare la zona passeggeri aprendo le tende laterali o i boccaporti anteriori per eliminare eventuali fumi residui.

1. Esempio di flusso d'aria ottimale nell'imbarcazione.



Scarsa ventilazione

In determinate condizioni le cabine o gli abitacoli chiusi o permanentemente coperti da teli possono avere ventilazione insufficiente e trattenere il monossido di carbonio. Installare uno o più rilevatori di monossido di carbonio nell'imbarcazione.

In rare circostanze, in condizioni atmosferiche particolarmente calme, nuotatori e passeggeri in prossimità di un motore acceso o di un'imbarcazione in sosta a motore acceso possono essere esposti a livelli pericolosi di monossido di carbonio.

2. Esempi di scarsa ventilazione

Durante le soste dell'imbarcazione

a) Azionamento del motore quando l'imbarcazione è ormeggiata in uno spazio confinato.
b) Imbarcazione ormeggiata in prossimità di un'altra imbarcazione con il motore in funzione.

Durante la navigazione

c) Funzionamento dell'imbarcazione con un angolo d'assetto della prua troppo elevato.
d) Funzionamento dell'imbarcazione con i boccaporti di prua chiusi (effetto station wagon).

SELEZIONE DEGLI ACCESSORI PER IL FUORIBORDO

Gli accessori originali Mercury Precision o Quicksilver sono progettati e testati specificamente per questo fuoribordo. Tali accessori sono disponibili presso i concessionari Mercury Marine.

Alcuni accessori non prodotti né venduti dalla Mercury Marine non sono progettati per essere usati in modo sicuro con questo fuoribordo o il relativo impianto di funzionamento. Procurarsi e leggere attentamente i manuali di installazione, funzionamento e manutenzione di tutti gli accessori scelti.

⚠ AVVERTENZA

Prima di installare gli accessori, consultare il proprio concessionario. L'uso improprio di accessori approvati, o l'uso di accessori non approvati, potrebbe causare infortuni gravi o mortali e/o il mancato funzionamento del prodotto.

CONSIGLI PER UNA NAVIGAZIONE SICURA

Per una navigazione piacevole e sicura, è importante apprendere le restrizioni e i regolamenti nazionali e locali e tenere in considerazione i seguenti suggerimenti.

Uso di mezzi salvagente e di galleggiamento personale. La legge richiede che a bordo dell'imbarcazione siano disponibili e accessibili mezzi salvagente e di galleggiamento personale omologati, di taglia adeguata per ciascun passeggero.

Non caricare eccessivamente l'imbarcazione. Per la maggior parte delle imbarcazioni è previsto un carico massimo (consultare la targhetta recante i dati relativi alla capacità). In caso di dubbi, consultare il concessionario o il produttore dell'imbarcazione.

Eseguire i controlli di sicurezza e gli interventi di assistenza obbligatori. Seguire un programma di manutenzione regolare e assicurarsi che tutte le riparazioni siano eseguite nel modo corretto.

Conoscere e rispettare tutte le leggi e i regolamenti nautici relativi alle acque navigabili. Gli operatori devono partecipare a un corso per la sicurezza dell'imbarcazione. I corsi negli Stati Uniti sono offerti da: 1. U.S. Coast Guard Auxiliary (Guardia Costiera Ausiliaria), 2. The Power Squadron, 3. The Red Cross (Croce Rossa) e 4. qualsiasi autorità statale per la regolamentazione della navigazione. Per informazioni in merito, contattare la Boating Hot-line al numero verde 1-800-368-5647, o la Boat U.S. Foundation al numero verde 1-800-336–2628.

Assicurarsi che tutti gli occupanti siano seduti correttamente. Non consentire a nessuno di sedersi o occupare zone dell'imbarcazione che non sono adibite a tale scopo. In particolare, ciò si applica a schienali dei sedili, frisate, specchio di poppa, prua, ponti, sedili da pesca rialzati o girevoli, nonché a qualsiasi altro punto dal quale un passeggero rischia di cadere o di essere sbalzato fuoribordo in caso di accelerazione o frenata improvvise, perdita di controllo o manovra inaspettata dell'imbarcazione.

Non utilizzare l'imbarcazione sotto l'influenza di alcolici o sostanze stupefacenti (è vietato dalla legge). Tali sostanze alterano le facoltà mentali e riducono considerevolmente la capacità di reagire rapidamente.

Addestrare altri operatori all'uso dell'imbarcazione e del motore. Fornire istruzioni di base ad almeno un'altra persona a bordo in merito all'avviamento e al funzionamento del fuoribordo e dell'imbarcazione, qualora debba sostituire l'operatore in caso di emergenza.

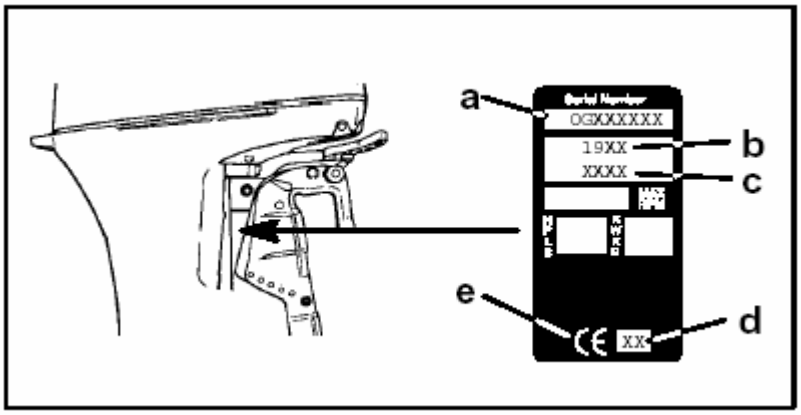
Imbarco di passeggeri. Spegnere sempre il motore durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, o ogniqualvolta vi sono astanti in prossimità della poppa. Mettere il fuoribordo in folle non è sufficiente.

Mantenere sempre un elevato grado di attenzione. La legge richiede che l'operatore dell'imbarcazione sia sempre vigile. La visuale dell'operatore non deve essere ostruita in alcun modo, particolarmente davanti all'imbarcazione. La visuale dell'operatore non deve essere ostruita da passeggeri, carico o sedili da pesca quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo.

Non condurre mai l'imbarcazione direttamente dietro a qualcuno impegnato in sci nautico, in quanto potrebbe cadere ed essere travolto dall'imbarcazione. Come monito, si tenga a mente che un'imbarcazione procedente a una velocità di 40 km/h (25 mph) investirebbe uno sciatore a 61 m (200 ft) di distanza in 5 secondi.

Prestare attenzione agli sciatori caduti in acqua. Se l'imbarcazione viene usata per sci acquatico o attività simili, fare in modo che durante il recupero gli sciatori caduti in acqua si trovino sempre lateralmente rispetto all'operatore dell'imbarcazione. L'operatore non deve mai perdere di vista lo sciatore e non deve procedere in retromarcia in direzione dello sciatore o di altre persone in acqua.

Denuncia di eventuali incidenti. La legge prevede che gli operatori delle imbarcazioni coinvolte in incidenti nautici espongano una denuncia riportando l'incidente presso le autorità autorizzate. Un incidente di navigazione deve essere segnalato (1) in caso di perdita o di presunta perdita di vite umane, (2) in caso di infortuni che richiedono un intervento medico che non si limiti al pronto soccorso, (3) in caso di danni a imbarcazioni o ad altre proprietà per un valore superiore a 500 dollari, o (4) nel caso in cui l'imbarcazione subisca danni irreparabili. Chiedere l'assistenza delle autorità locali.



REGISTRAZIONE DEL NUMERO DI SERIE

È importante annotare questo numero per eventuale riferimento futuro. Il numero di serie è ubicato sul fuoribordo, come mostrato.

a) Numeri di serie
b) Anno di fabbricazione
c) Designazione modello
d) Anno di fabbricazione
e) Marchio di certificazione europea (se pertinente)

SPECIFICHE

MODELLI	40	60
Potenza motore	40	60
kW	29,8	44,7
Gamma di regime massimo	5500 -6000 giri/min.	
Regime minimo in marcia avanti	725 ± 25 giri/min.	
Numero cilindri	4	
Cilindrata	995 cc (60.8 cu. in.)	
Alesaggio dei cilindri	65 mm (2.559 in.)	
Corsa	75 mm (2.953 in.)	
Gioco valvole (a freddo) Valvola di aspirazione Valvola di scarico	 0,15-0,25 mm (0.006-0.010 in.) 0,25-0,35 mm (0.010-0.014 in.)	
Candela consigliata	Champion RA8HC	
Distanza tra gli elettrodi	1,0 mm (0.040 in.)	
Rapporto di trasmissione Scatola ingranaggi diametro 83 mm Scatola ingranaggi diametro 108 mm	 1.83:1 2,31:1 o 2,33:1	
Benzina consigliata	Fare riferimento a “Combustibile e olio”.	
GLP consigliato	Fare riferimento a “Combustibile e olio”.	
Olio consigliato	Fare riferimento a “Combustibile e olio”.	
Capacità del lubrificante della scatola ingranaggi Scatola ingranaggi dimetro 83 mm Scatola ingranaggi dimetro 108 mm	 340 ml (11.5 fl. oz.) 665 ml (22.5 fl. oz.)	
Capacità olio motore	3,0 l (3 qt)	
Potenza nominale della batteria Funzionamento sopra 0 °C (32 °F) Funzionamento sopra 0 °C (32 °F) Amperora (Ah)	 465 A di trascinamento marino o 350 A di trascinamento a freddo 1000 A di trascinamento marino o 750 A di trascinamento a freddo 70-100	

RACCOMANDAZIONI PER L'USO SICURO DI GAS LIQUIDO DI PETROLIO PER IMBARCAZIONI, YACHT E ALTRI NATANTI

Queste informazioni vengono fornite in buona fede come veritiere e accurate, tuttavia la loro divulgazione non implica alcuna accettazione di responsabilità legali da parte della Mercury Marine.

PROPRIETÀ TIPICHE DEL GAS LIQUIDO DI PETROLIO (GLP)

"GLP" (gas liquido di petrolio) è il nome commerciale del propano e del butano per uso commerciale. Si tratta di idrocarburi prodotti dall'industria petrolifera e del combustibile.
La combustione del gas liquido di petrolio genera anidride carbonica (CO2) e vapore acqueo, a condizione che sia disponibile una quantità di aria sufficiente. Se il rifornimento di combustibile e/o la ventilazione sono inadeguati, o se la miscelazione di aria e combustibile non avviene correttamente (ad esempio a causa di mancata manutenzione), può prodursi il monossido di carbonio, che è un gas tossico.
Tutto il personale coinvolto nell'immagazzinaggio e nell'uso del gas liquido di petrolio deve aver dimestichezza con le seguenti caratteristiche tecniche e con i potenziali pericoli correlati:

1. Il gas liquido di petrolio viene immagazzinato come liquido sotto pressione. È praticamente incolore e il suo peso specifico è circa la metà del peso specifico dell'acqua.
2. I vapori del gas liquido di petrolio sono più densi dell'aria: il butano è circa due volte più pesante dell'aria, mentre il propano circa una volta e mezzo. Di conseguenza, i vapori possono scorrere sul suolo e drenare nel sottosuolo fino a raggiungere i livelli più bassi; potrebbe pertanto incendiarsi anche a considerevole distanza dalla fonte della perdita. Se l'aria è immobile, i vapori si disperdono lentamente.
3. Se mescolato all'aria, il gas liquido di petrolio può formare una miscela infiammabile. La gamma di infiammabilità a temperatura e pressione ambiente varia da circa il 2% dei vapori in aria al limite più basso a circa il 10% dei vapori in aria al limite più alto. Entro tale gamma esiste un rischio di ignizione. Al di fuori della suddetta gamma, la miscela è troppo povera o troppo ricca per propagare le fiamme. Tuttavia, se la miscela è troppo ricca, può diventare pericolosa se diluita con aria e può bruciare al contatto con l'aria. Se la pressione è superiore a quella atmosferica, il limite superiore di infiammabilità aumenta, ma tale aumento non è lineare con la pressione.
4. La fuoriuscita anche di piccole quantità di gas liquido può provocare grandi volumi di miscela di aria/vapori, che può essere potenzialmente pericolosa.

   NON UTILIZZARE MAI FIAMME LIBERE PER INDIVIDUARE EVENTUALI PERDITE

5. A concentrazioni molto elevate nell'atmosfera, i vapori di gas liquido di petrolio sono anestetici e possono diventare asfissianti se la quantità di ossigeno disponibile viene diluita o ridotta.
6. Il gas liquido di petrolio usato in commercio viene odorizzato prima di essere distribuito per permettere agli utenti di riconoscerne l'odore anche a concentrazioni pari a un quinto del limite minimo di infiammabilità (ovvero lo 0,4% circa della quantità di gas presente nell'aria).
7. Le fughe di gas liquido di petrolio si possono individuare anche senza la prova olfattiva. Quando il liquido evapora, l'effetto raffreddante dell'aria circostante provoca condensa e in alcuni casi perfino il congelamento del vapore acqueo presente nell'aria. Di conseguenza, il vapore acqueo può gelarsi alla fonte della fuga del gas e facilitare in tal modo l'individuazione della perdita. Poiché l'indice rifrattivo del gas liquido di petrolio è diverso da quello dell'aria, le fughe di questo gas a volte possono emettere uno scintillìo.
8. A causa della rapida vaporizzazione e del conseguente abbassamento della temperatura, il gas liquido di petrolio può provocare geloni di grave entità al contatto con la cute, soprattutto se allo stato liquido. Se vi è possibilità di contatto cutaneo, si raccomanda pertanto di indossare indumenti protettivi (come ad esempio occhiali e guanti).
9. Anche i contenitori vuoti di gas liquido di petrolio possono contenere ancora del gas sotto forma di vapori e pertanto possono essere pericolosi. Quando il prodotto è in questo stato, la pressione interna è pari circa a quella atmosferica. Se il contenitore è provvisto di valvole che sono state lasciate aperte o che perdono, l'aria si può diffondere all'interno e formare una miscela potenzialmente infiammabile, oppure il gas si può diffondere nell'atmosfera.

Nota: *queste proprietà sono caratteristiche generali del gas liquido di petrolio e alcune, come ad esempio la n. 8, non dovrebbero verificarsi se le bombole vengono usate correttamente.*

DEFINIZIONI

Persona competente: persona che possiede la competenza, la formazione professionale e la capacità necessarie per eseguire il proprio lavoro in modo sicuro e tale da assicurare il funzionamento sicuro del natante.
Componente: qualsiasi elemento attraverso il quale scorre il gas liquido di petrolio o altro combustibile e che sia necessario per la conversione del natante.
Bombola: qualsiasi contenitore di tipo approvato, contenente gas liquido di petrolio sotto pressione e usato per trasportare o immagazzinare il gas.
Combustibile surrogato: tipo di combustibile alternativo.
Stipetto o scomparto per gas liquido di petrolio: vano appositamente progettato per contenere una o più bombole di gas liquido di petrolio e i relativi apparecchi dosatori di sicurezza e tubi.

Valvola di arresto/riempimento: dispositivo di doppio controllo del livello che impedisce il riempimento di un contenitore di combustibile oltre il livello massimo predeterminato (di solito l'80%).
Valvola di arresto: termine usato per descrivere una valvola di interruzione dell'erogazione di combustibile che arresta automaticamente l'alimentazione del combustibile al motore in determinate condizioni di funzionamento del natante e alla sicurezza.
Valvola di non ritorno/di ritegno: dispositivo che consente ai fluidi di scorrere in una sola direzione.

IMMAGAZZINAGGIO DELLE BOMBOLE DI GLP

Le bombole di gas liquido di petrolio devono essere custodite su un ponte, possibilmente all'aria aperta o in un apposito scomparto ventilato sia a livello inferiore che superiore, in modo che eventuali perdite si possano disperdere rapidamente senza penetrare all'interno dello scafo.
Gli appositi stipetti o scomparti non devono essere utilizzati per la custodia di materiale diverso dalle bombole di gas liquido di petrolio e dalla relativa apparecchiatura. Le bombole non utilizzate o vuote devono essere custodite in modo analogo a quelle in uso. Quando il motore non è in uso e le bombole sono praticamente vuote, occorre chiudere le valvole delle bombole.

IMPORTANTE
1. Le bombole non devono mai essere custodite a livello inferiore della linea di galleggiamento più alta ad imbarcazione carica.
2. Le bombole non devono essere montate all'esterno dello scafo.

STIVAGGIO DELLE BOMBOLE SUL PONTE

Le bombole devono essere custodite in un luogo tale che:
1. La possibilità che le bombole subiscano danni meccanici sia minima.
2. Né le bombole né lo scomparto in cui sono custodite formino ostruzioni.
3. Lo scomparto di custodia si trovi ad almeno 1 metro da boccaporti, aperture di altro tipo, o eventuali fonti di ignizione.
4. Le bombole possano essere fissate in modo da essere orientate correttamente.
5. Le bombole siano facilmente accessibili e rimovibili in caso di emergenza.

STIVAGGIO DELLE BOMBOLE A BORDO DI UN NATANTE

Per custodia all'interno di un natante si intende qualsiasi immagazzinaggio all'interno dello scafo, ivi compresi l'abitacolo del pilota, eventuali rientranze sui ponti o sotto i ponti, o la sovrastruttura di imbarcazioni di grandi dimensioni.
In ogni caso, le bombole di gas liquido di petrolio devono essere custodite in stipetti o scomparti separati.
Tali bombole non devono essere custodite in luoghi in cui sostano solitamente persone.

COSTRUZIONE DI STIPETTI E SCOMPARTI PER LO STIVAGGIO DI BOMBOLE

Gli stipetti o scomparti per le bombole devono essere costruiti e ubicati in modo tale che vi sia una separazione adeguata tra gli scomparti stessi e/o altri scomparti a basso rischio all'interno dell'imbarcazione; devono inoltre essere soddisfatte le seguenti condizioni:

1. Le bombole devono essere fissate in modo da essere orientate correttamente.
2. Gli stipetti o scomparti devono essere ermetici per impedire fughe di vapori di gas all'interno dello scafo e devono essere apribili solo dall'alto, eccetto per gli scomparti su ponte, che possono essere aperti anche dal lato esterno.
3. Il materiale usato per costruire stipetti o scomparti deve avere una resistenza al fuoco di 30 minuti.
4. Gli stipetti o scomparti devono essere ventilati a livello inferiore o superiore, verso l'esterno dello scafo o della sovrastruttura. L'apertura di ventilazione a livello inferiore deve essere situata sul fondo dello stipetto o scomparto, sopra la linea di galleggiamento più alta ad imbarcazione carica. I tubi di drenaggio/sfiato devono avere un diametro interno non inferiore a 13 mm per recipienti con capacità combinata fino a 15 kg; devono tuttavia essere allargati proporzionalmente per il trasporto di quantità addizionali di gas. L'apertura deve essere ubicata ad almeno 250 mm dal sistema di scarico del motore. Deve inoltre essere protetta da eventuali ostruzioni interne o esterne.
5. Negli scomparti situati interamente a livello inferiore al ponte, ma al di sopra della linea di galleggiamento più bassa, i rompifiamma devono essere posizionati in corrispondenza delle bocchette di sfiato, tranne se lo sbocco della ventilazione avviene in un'area sicura.
6. Gli stipetti o gli scomparti devono essere progettati in modo da poter contenere sia le bombole che i relativi dosatori di sicurezza. L'impianto di alimentazione dagli scomparti deve essere fissato agli appositi raccordi tramite tubazioni.
7. Le aperture degli scomparti devono essere tali da consentire il funzionamento di eventuali valvole e bombole di scorta e l'accesso a connessioni o dispositivi di regolazione. La posizione di tutte le valvole principali del gas deve essere indicata chiaramente.
8. I materiali facilmente infiammabili non devono essere posizionati negli scomparti usati per l'immagazzinaggio delle bombole e del relativo equipaggiamento.

MANUTENZIONE E CONTROLLI

L'installazione e la messa in esercizio dell'impianto di alimentazione del combustibile devono essere eseguite da personale competente e appositamente addestrato all'installazione di prodotti per l'uso con il gas liquido di petrolio su motori e imbarcazioni compatibili.

IMMAGAZZINAGGIO – RIPARAZIONE E MANUTENZIONE

Le imbarcazioni funzionanti a gas liquido di petrolio possono essere parcheggiate, sottoposte a manutenzione e riparate in officina, a patto che vengano rispettate le seguenti condizioni:

1. Qualsiasi intervento sul motore o sull'impianto di alimentazione deve essere effettuato esclusivamente da personale addestrato e competente nell'uso di gas liquido di petrolio come combustibile per imbarcazioni.
2. L'impianto di alimentazione non deve presentare perdite e i contenitori di combustibile non devono essere riempiti oltre l'80% del livello massimo.
3. L'imbarcazione non deve essere posizionata a meno di 3 metri da fonti di calore, fiamme libere o altre fonti di ignizione.
4. Se per il funzionamento del motore non è necessario combustibile, i rubinetti di arresto dei contenitori di combustibile di ogni imbarcazione alimentata a gas liquido di petrolio riparata in officina devono essere chiusi e tutto il gas presente nella tubazione di servizio deve essere eliminato azionando il motore o, qualora ciò non sia possibile, scollegando i tubi all'aria aperta, in un luogo in cui non sia possibile un accumulo di gas.
5. Se le riparazioni dell'imbarcazione includono saldature o applicazione di calore a qualsiasi parte ubicata a meno di 1 metro dal contenitore del combustibile, occorre svuotare i tubi di alimentazione dell'imbarcazione e allontanare o proteggere il contenitore dalla fonte di calore.
6. Se la riparazione dell'imbarcazione deve essere effettuata in una fossa di officina, la fossa deve essere adeguatamente ventilata. Si raccomanda di utilizzare illuminazione sicura per l'applicazione in oggetto e di installare rilevatori di gas permanenti ai livelli inferiori della fossa. I rilevatori devono essere controllati quotidianamente.

PROCEDURE DI EMERGENZA

Le azioni risolutive da intraprendere dipendono dalla situazione e possono essere classificate come segue:

1. Perdite di gas liquido di petrolio senza incendio.
2. Perdite di gas liquido di petrolio infiammato.
3. Incendio all'esterno di contenitori o apparecchiature.

Fughe di gas liquido di petrolio senza incendio

Poiché generalmente il gas liquido di petrolio è odorizzato, le perdite vengono solitamente individuate olfattivamente, ma possono essere rilevate dai rilevatori automatici, se presenti.

Se esiste una fuga di gas reale o presunta, eseguire immediatamente quanto indicato:

1. Spegnere il motore.
2. Non azionare interruttori elettrici.
3. Interrompere l'erogazione di gas chiudendo la valvola del contenitore principale.
4. Estinguere qualsiasi fiamma libera e altre eventuali fonti di ignizione, come ad esempio stufe, fornelli, luci pilota, sigarette accese, ecc.
5. Ventilare l'area creando una corrente per disperdere il gas.
6. Se possibile, evacuare l'area poiché qualsiasi perdita non incendiata può formare miscele esplosive.
7. Se non è possibile arrestare la perdita, trasferire i contenitori di gas in un luogo sicuro, preferibilmente all'aria aperta. Collocare il contenitore sul ponte, in posizione tale che la perdita di gas venga allontanata da altri natanti situati nelle vicinanze. Il contenitore e/o qualsiasi apparecchio/recipiente contenente il gas deve essere rimosso con estrema cautela, in modo da evitare versamenti di liquido.
8. Non riutilizzare il luogo/l'imbarcazione in cui si è verificata la perdita prima di aver fatto controllare e, se necessario, riparare il guasto da un tecnico qualificato.

Fughe di gas liquido di petrolio infiammato

Le azioni risolutive variano a seconda che l'imbarcazione si trovi: **1)** a terra o **2)** al largo.

1 A terra

1. Dare l'allarme e, se pertinente al caso, avvisare i vigili del fuoco.
2. Avvisare chiunque si trovi nelle vicinanze e, se possibile, evacuare l'area.
3. Se è possibile farlo nel rispetto delle norme di sicurezza, spegnere le fiamme interrompendo l'erogazione di gas, preferibilmente chiudendo la valvola del contenitore. Non tentare di estinguere le fiamme in altro modo. Dopo aver chiuso la valvola del gas, utilizzare gli appositi estintori o l'acqua come per estinguere incendi all'aperto.
4. All'arrivo dei vigili del fuoco, indicare l'ubicazione della bombola del gas.
5. Non riutilizzare il luogo/l'imbarcazione in cui si è verificata la perdita prima di aver fatto controllare e riparare il guasto da un tecnico qualificato.

2 Al largo

1. Avvisare tutti i passeggeri.
2. Dopo aver chiuso la/e valvola/e del gas, utilizzare gli appositi estintori o l'acqua come per estinguere incendi all'aperto.
3. Non riutilizzare il luogo/l'imbarcazione in cui si è verificata la perdita prima di aver fatto controllare e riparare il guasto da un tecnico qualificato.

Incendio all'esterno di contenitori o apparecchiature.

Se si verifica un incendio all'esterno di una bombola o apparecchiatura contenente gas liquido di petrolio che si potrebbe propagare alla bombola o apparecchiatura, occorre intraprendere le seguenti azioni:

1. Avvisare tutti coloro che si trovano a bordo. Chiunque non sia coinvolto nell'estinzione dell'incendio deve abbandonare l'imbarcazione, se possibile.
2. Chiudere le valvole delle bombole e, se è possibile farlo nel rispetto delle norme di sicurezza, trasferire le bombole in un luogo sicuro all'aria aperta.
3. Se non è possibile rimuovere le bombole, occorre fare il possibile per evitare che si surriscaldino: ad esempio, coprirle con coperte bagnate, spruzzarle di acqua, ecc.

4. Non riutilizzare il luogo/l'imbarcazione in cui si è verificata la perdita prima di aver fatto controllare e riparare il guasto da un tecnico qualificato.

AVVISI ED ETICHETTE DI SICUREZZA

Su ogni impianto funzionante a gas liquido di petrolio presente sull'imbarcazione occorre applicare un segnale visibile in prossimità della bombola.
Il segnale deve contenere almeno le seguenti informazioni:

1. Il livello di pericolosità dell'impianto
2. Una descrizione del tipo di pericolo
3. Le conseguenze che possono risultare in caso di mancata osservanza delle istruzioni di sicurezza; le istruzioni su come evitare questo tipo di pericolo.
4. Un'avvertenza che vieti il collegamento dell'impianto a gas liquido di petrolio ad una fonte di gas naturale compresso.
5. Sulle imbarcazioni dotate di motori a benzina, la segnaletica deve includere un avviso relativo ai pericoli dei vapori di benzina in presenza di apparecchiature funzionanti a fiamma libera.

⚠ AVVERTENZA

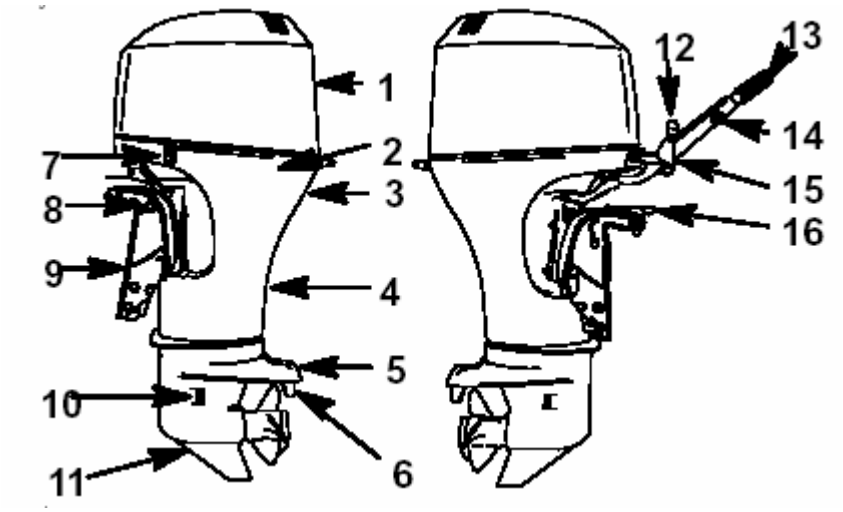
Il gas liquido è infiammabile e esplosivo. Seguire le presenti istruzioni per evitare incidenti dovuti a incendi o esplosioni.

1. **Questo impianto è stato progettato per funzionare esclusivamente con gas di petrolio liquido (GLP/propano/butano).**
2. **Non comprimere gas naturale (GNC) nel presente impianto.**
3. **Quando l'imbarcazione non è presidiata, e quando non sono in uso apparecchiature, mantenere chiusi il cilindro GLP e/o l'elettrovalvola.**
4. **In caso di emergenza, chiudere immediatamente le valvole.**

⚠ AVVERTENZA

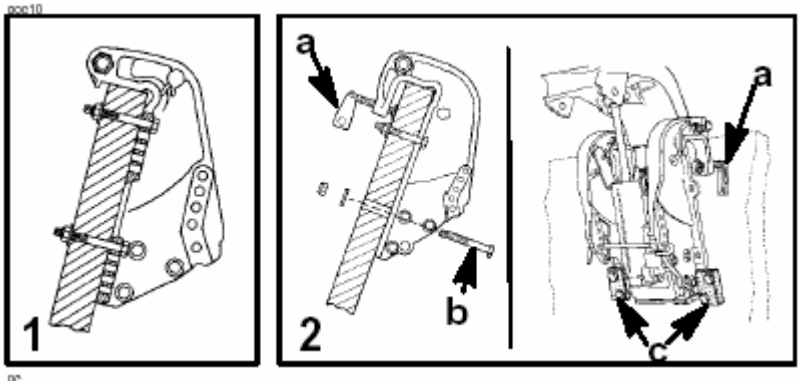
1. **I vapori di benzina sono esplosivi.**
2. **Fornelli e altre apparecchiature a fiamma libera possono incendiare i vapori di benzina provocando gravi incidenti dovuti a incendi o esplosioni.**
3. **Spegnere tutti gli apparecchi a fiamma aperta prima di rabboccare il combustibile.**

INSTALLAZIONE



IDENTIFICAZIONE DEI COMPONENTI

1. Calandra superiore
2. Calandra inferiore
3. Foro indicatore pompa dell'acqua
4. Alloggiamento albero motore
5. Piastra antiventilazione
6. Correttore di assetto
7. Interruttore di inclinazione ausiliario
8. Perno di supporto dell'inclinazione
9. Supporti specchio di poppa
10. Presa dell'acqua di raffreddamento primaria
11. Scatola ingranaggi
12. Leva del cambio
13. Interruttore di arresto del motore
14. Manopola di regolazione della frizione dell'acceleratore
15. Interruttore del cavo salvavita
16. Leva di regolazione della frizione dello sterzo (modelli con impugnatura della barra)



INSTALLAZIONE DEL FUORIBORDO

⚠ AVVERTENZA
Prima dell'uso, installare il fuoribordo con l'apposita bulloneria di montaggio, come illustrato. Se il fuoribordo non viene fissato correttamente, potrebbe venire espulso dallo specchio di poppa dell'imbarcazione causando danni e infortuni gravi o mortali.

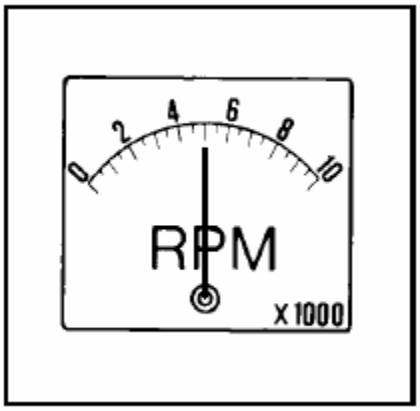
Al fine di garantire che il fuoribordo sia installato correttamente e che fornisca prestazioni ottimali, si consiglia di far eseguire l'installazione del fuoribordo e dei relativi accessori dal concessionario. Qualora l'installazione venga effettuata dall'utente, si raccomanda di attenersi alle istruzioni del manuale di installazione in dotazione con il motore.

Modelli senza viti di fissaggio del supporto dello specchio di poppa

1. Il fuoribordo deve essere fissato allo specchio di poppa con i quattro bulloni e controdadi di montaggio da 0.5 in. (in dotazione). Installare due bulloni nei fori superiori e due bulloni nei fori inferiori.

Modelli con viti di fissaggio del supporto dello specchio di poppa

2. Il fuoribordo può essere fissato allo specchio di poppa in due modi: con le viti di fissaggio (a), i due bulloni di montaggio e i controdadi (b) in dotazione, OPPURE con le viti di fissaggio (a) e il kit di montaggio opzionale per fuoribordo Quicksilver o Mercury Precision, numero pezzo 812432A4 (c).



SELEZIONE DELL'ELICA

Per ottenere le migliori prestazioni dalla combinazione di imbarcazione e motore fuoribordo, si consiglia di scegliere un'elica che consenta al motore di funzionare nella metà superiore dell'intervallo di massima velocità raccomandata a carico normale (fare riferimento a Specifiche). Questa gamma di regime consente di ottenere una migliore accelerazione mantenendo la massima velocità.

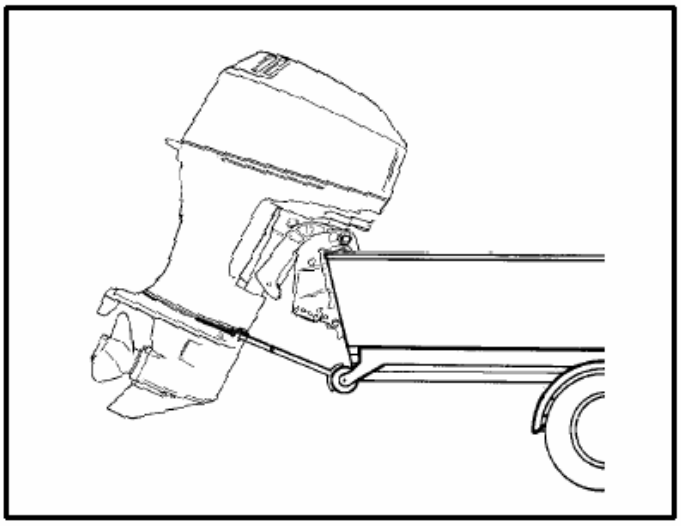
Se un cambiamento delle condizioni (es. clima più umido, temperatura più elevata, maggiore altitudine, maggiore carico, carena e/o scatola ingranaggi sporchi) provoca un calo del regime al di sotto della gamma raccomandata, potrebbe essere necessario sostituire o pulire l'elica, in modo da mantenere alte le prestazioni e garantire la durata del fuoribordo.

Controllare il regime massimo utilizzando un contagiri di precisione, con l'assetto del motore regolato in fuori in condizioni di virata bilanciate (sterzo compensato in entrambe le direzioni) facendo in modo che l'elica non si stacchi.

REQUISITI DELL'ELICA – MODELLI BIGFOOT

Per i modelli Bigfoot è necessario usare eliche con mozzo di gomma appositamente progettate per ridurre il verificarsi e l'intensità del battito dell'innesto nella scatola ingranaggi. L'uso di altre eliche può causare il battito dell'innesto, sebbene non comporti alcun problema alle prestazioni e alla durata dei componenti.

TRASPORTO



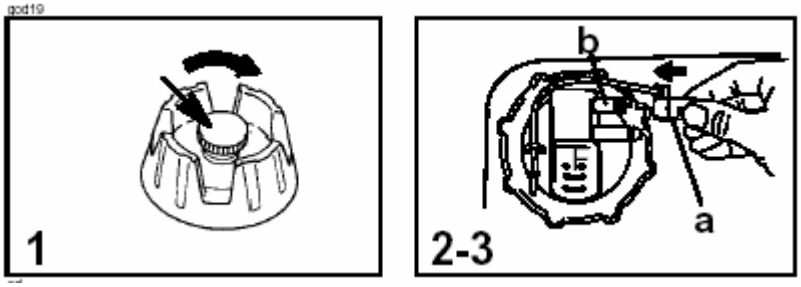
RIMORCHIO DI IMBARCAZIONE/FUORIBORDO

Rimorchiare l'imbarcazione con il fuoribordo inclinato in basso (posizione di funzionamento verticale).

Se fosse necessaria maggior distanza libera da terra, inclinare verso l'alto il fuoribordo usando un supporto accessorio. Consultare il concessionario per consigli in merito. Generalmente, occorre maggior distanza da terra per l'attraversamento di passaggi a livello, passi carrabili e terreni sconnessi che possono provocare contraccolpi al fuoribordo.

IMPORTANTE: non fare affidamento sull'impianto Power Trim/inclinazione o sulla leva di supporto dell'inclinazione per mantenere la giusta distanza libera da terra durante il rimorchio. La leva di supporto dell'inclinazione non deve essere usata per sorreggere il fuoribordo durante il rimorchio.

Inserire la marcia avanti. In questo modo si impedisce all'elica di girare a vuoto.



TRASPORTO DI SERBATOI DEL COMBUSTIBILE PORTATILI

Serbatoio del combustibile a sfiato manuale

1. Durante il trasporto del serbatoio del combustibile, chiudere lo sfiato dell'aria. Ciò impedisce la fuga di combustibile o vapori.

Serbatoio del combustibile a sfiato automatico

2. Scollegare il tubo del combustibile del serbatoio separato dal motore. Ciò serve a chiudere lo sfiato dell'aria e impedisce la fuga di combustibile o vapori.

3. Inserire il tappo (a) sul collo del connettore del tubo del combustibile (b). Ciò serve a impedire che il collo del connettore venga accidentalmente spinto all'interno, consentendo la fuga di combustibile o vapori.

⚠ AVVERTENZA

La benzina può causare incendi ed esplosioni e provocare di conseguenza infortuni gravi o mortali. Attenersi alle istruzioni per il trasporto dei serbatoi portatili di combustibile. Trasportare il serbatoio del combustibile in un'area ben ventilata, lontano da fiamme o scintille libere.

COMBUSTIBILE E OLIO

CONSIGLI PER L'USO DI BENZINA

Stati Uniti e Canada
Utilizzare benzina senza piombo per uso automobilistico di buona marca con numero di ottano minimo dichiarato 87. Si consiglia di usare benzina per uso automobilistico di grado medio contenente detergente per gli iniettori del combustibile per una maggior pulizia dei componenti interni del motore. Non si raccomanda l'uso di benzina contenente piombo.

Altri Paesi
Utilizzare benzina senza piombo per automobili di buona marca con numero di ottano minimo dichiarato 90. Si consiglia di usare benzina per automobili di grado medio contenente detergente per iniettori del combustibile per una maggior pulizia dei componenti interni del motore. Nelle aree in cui la benzina senza piombo non è disponibile, si può utilizzare benzina con piombo.

Presenza di alcool nella benzina
Si sconsiglia l'uso di benzina contenente alcool, che potrebbe danneggiare l'impianto di alimentazione. In genere, nelle aree in cui è disponibile soltanto benzina contenente alcool, la benzina usata non deve contenere oltre il 10% di etanolo o il 5% di metanolo, e si raccomanda di utilizzare un filtro di separazione dell'acqua dal combustibile.

Se si fa uso di benzina contenente alcool, o si sospetta che vi sia presenza di alcool nella benzina, ispezionare l'impianto di alimentazione più spesso controllando che non vi siano perdite di combustibile o anomalie.

La benzina contenente alcool può arrecare i seguenti danni al fuoribordo e all'impianto di alimentazione:
- Corrosione delle parti metalliche.
- Deterioramento degli elastomeri e delle parti in plastica.
- Logorio e guasti dei componenti interni.
- Difficoltà all'avviamento e durante il funzionamento.
- Tampone di vapore o mancata erogazione di combustibile.

Alcuni dei suddetti effetti nocivi sono dovuti alla tendenza della benzina contenente alcool ad assorbire l'umidità presente nell'atmosfera, creando una fase di acqua e alcool che si separa dalla benzina nel serbatoio del combustibile.
Gli effetti nocivi dell'alcool sono più gravi in presenza di metanolo e aumentano in proporzione alla percentuale di alcool nella benzina.

RABBOCCO DEL SERBATOIO DEL COMBUSTIBILE

⚠ AVVERTENZA

La benzina può causare incendi e esplosioni e provocare di conseguenza infortuni gravi o mortali. Spegnere sempre il motore e NON fumare né lasciare fiamme libere nell'area in cui viene svolto il rifornimento dei serbatoi del combustibile.

Rifornire i serbatoi del combustibile all'esterno, lontano da fonti di calore, scintille e fiamme libere.

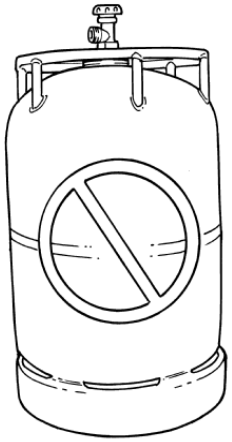
Rimuovere i serbatoi portatili del combustibile dall'imbarcazione per rifornirli.

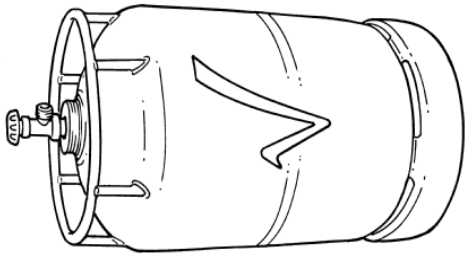
Spegnere sempre il motore prima di effettuare il rifornimento.

Non riempire completamente i serbatoi del combustibile. Lasciare vuoto circa il 10% del volume di ogni serbatoio. Poiché il combustibile aumenta di volume quando si riscalda, se i serbatoi vengono riempiti completamente, potrebbero perdere sotto pressione.

Posizionamento del serbatoio del combustibile portatile sull'imbarcazione
Collocare il serbatoio del combustibile nell'imbarcazione, in modo che lo sfiato sia a un livello più alto del combustibile in normali condizioni di funzionamento dell'imbarcazione.

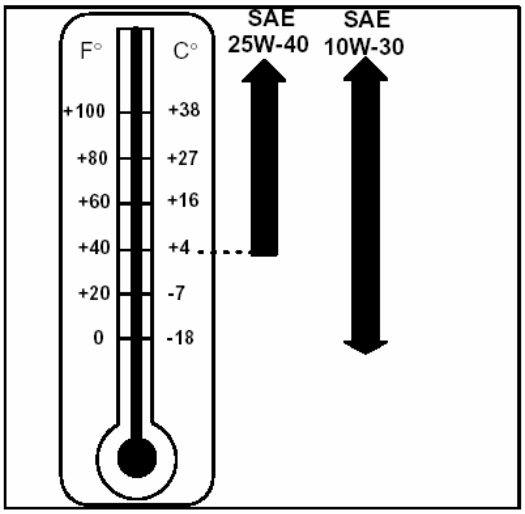
Posizionamento delle bombole di gas di petrolio liquido nell'imbarcazione
Collocare le bombole di GLP sull'imbarcazione, in modo che le valvole delle bombole siano a un livello più alto del gas GLP in normali condizioni di funzionamento dell'imbarcazione.





CONSIGLI PER L'USO DI GLP

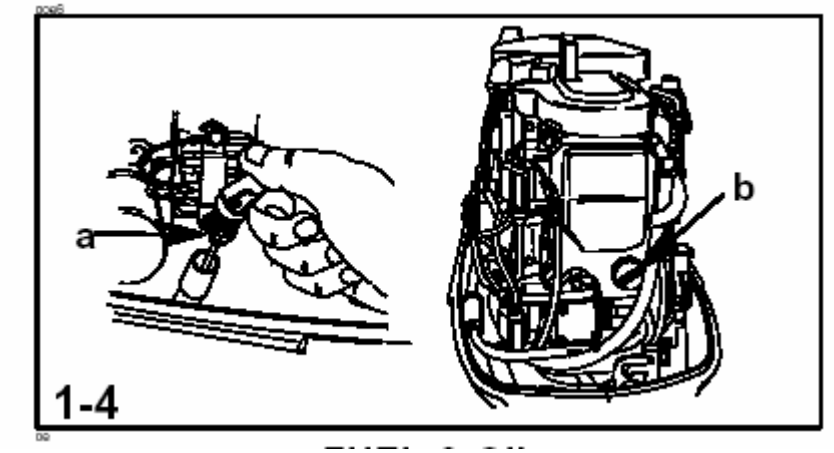
Il GLP utilizzato come combustibile per motori è una miscela composta principalmente da butano e propano in proporzioni variabili. Le diverse proporzioni dipendono dalla società distributrice e dalla stagione in corso, e sono tali da consentire condizioni ottimali per l'avvio del motore. In generale, la percentuale di propano è maggiore in inverno per facilitare l'avviamento a freddo.



CONSIGLI PER L'USO DELL'OLIO MOTORE

Si consiglia un olio per fuoribordo a 4 tempi multigrado SAE 10W-30 Mercury o Quicksilver per uso universale a tutte le temperature. Qualora si preferisca un olio multigrado SAE 25W-40 (vedere la tabella sopra), utilizzare olio per motori a 4 tempi Mercury MerCruiser o olio Quicksilver per motori a 4 tempi entrobordo e entrofuoribordo. Evitare l'uso di olio per motori a 4 tempi non provvisto di certificazione, che non soddisfi o superi uno o più dei seguenti standard: American Petroleum Institute (API) Service Classification SH, SG, SF, CF-4, CE, CD, CDII. Utilizzando olio di qualità inferiore, si potrebbero causare gravi danni al motore.

Viscosità SAE per olio motore
- Gli oli SAE 10W-30 possono essere utilizzati a qualsiasi temperatura.
- Gli oli SAE 25W-40 possono essere usati a temperature superiori a 4 °C (40 °F).



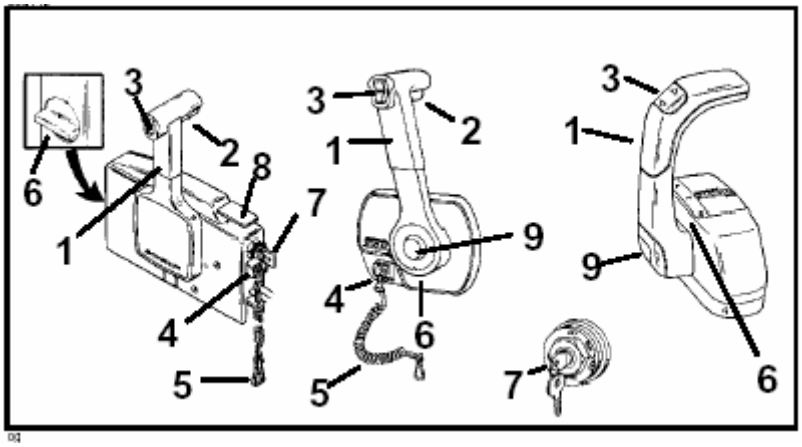
CONTROLLO E RABBOCCO DELL'OLIO MOTORE

IMPORTANTE: non riempire eccessivamente. Assicurarsi che il fuoribordo sia in posizione verticale (non inclinato) durante il controllo dell'olio.

1. Spegnere il motore. Portare il fuoribordo in posizione operativa orizzontale. Rimuovere la calandra superiore.
2. Ruotare la maniglia verso l'alto e rimuovere l'astina di livello (a). Pulire l'astina con un panno pulito e reinserirla a fondo.
3. Estrarre nuovamente l'astina di livello e osservare il livello dell'olio. Se il livello dell'olio è troppo basso, rimuovere il tappo di riempimento dell'olio (b) e rabboccare (non eccessivamente) con l'olio raccomandato fino al contrassegno di riempimento.

IMPORTANTE: accertarsi che l'olio non presenti segni di contaminazione. L'olio contaminato da acqua ha un aspetto lattiginoso; l'olio contaminato da combustibile ha un forte odore di combustibile. Qualora l'olio appaia contaminato, far controllare il motore dal concessionario.

4. Inserire a fondo l'astina di livello, quindi abbassare la maniglia per bloccare l'astina in posizione. Reinstallare il tappo di riempimento dell'olio e serrarlo a fondo.



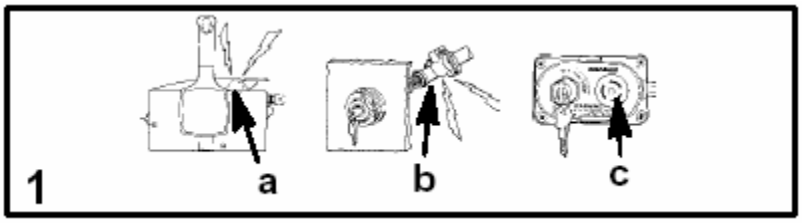
CARATTERISTICHE E COMANDI

CARATTERISTICHE DEL TELECOMANDO

L'imbarcazione in dotazione può essere dotata di uno dei telecomandi Mercury Precision o Quicksilver qui illustrati. In caso contrario, consultare il proprio concessionario per una descrizione delle caratteristiche e delle modalità di funzionamento del telecomando.

1. Manopola di comando – Marcia avanti, Folle, Retromarcia.
2. Leva di sblocco folle.
3. Pulsante di assetto/inclinazione (se in dotazione) – Fare riferimento a Funzionamento del Power Trim.
4. Interruttore del cavo salvavita – Fare riferimento alle istruzioni di sicurezza relative all'interruttore del cavo salvavita e alle avvertenze nella sezione Informazioni generali.
5. Cavo salvavita – Fare riferimento alle istruzioni di sicurezza relative all'interruttore del cavo salvavita e alle avvertenze nella sezione Informazioni generali.
6. Regolazione della frizione dell'acceleratore – Per regolare i comandi della consolle, occorre rimuovere il coperchio.

7. Interruttore a chiavetta di avviamento – Off (spento), On (acceso), Start (avvio), Choke (Starter).
8. Leva del regime massimo a vuoto – Sollevare la leva per aumentare il regime minimo del motore in folle. Fare riferimento a “Avvio del motore”, nella sezione Funzionamento.
9. Pulsante dell’acceleratore – Premere il pulsante per far avanzare la manopola di comando e aumentare il minimo del motore senza innestare la marcia. Fare riferimento a “Avvio del motore”, nella sezione Funzionamento.



SISTEMA DI ALLARME

1. Il sistema di allarme del fuoribordo comprende un avvisatore acustico ubicato sull’imbarcazione. Sui modelli dotati di telecomando, l’avvisatore acustico è situato all’interno del telecomando (a) o è collegato all’interruttore a chiavetta di avviamento (b). Sui modelli con impugnatura della barra, l’avvisatore acustico è situato sul pannello della chiavetta di avviamento (c).

Segnali dell’avvisatore acustico
Quando la chiavetta di avviamento viene portata sulla posizione ON (acceso), l’avvisatore acustico esegue un test autodiagnostico entrando in funzione per un istante per avvisare l’operatore che funziona correttamente.
L’avvisatore acustico emette un segnale continuo o brevi segnali intermittenti. I segnali acustici aiutano l’operatore a identificare le situazioni elencate di seguito (vedere la tabella qui sotto). Per una visualizzazione delle varie funzioni del motore e per ulteriori dati relativi al motore, consultare le informazioni sul prodotto SmartCraft.

Avvisatore acustico		
Funzione	**Suono**	**Descrizione**
Avviamento	Un solo segnale acustico	Normale test di sistema.
Guasto motore	Sei bip all’avviamento o durante la navigazione	L’avvisatore acustico entra in funzione quando si verifica un guasto che può essere correlato ad una funzione del motore. In tal caso, occorre far revisionare il motore dal proprio concessionario non appena possibile.
Guasto motore	Tre bip ogni 4 minuti	Si è verificato un guasto al motore. Il motore funziona in modo irregolare e/o si pianta. L’accensione è difficoltosa. Per facilitare l’accensione, si può far avanzare il dispositivo di erogazione gas in folle per lo starter del telecomando o portare alla posizione intermedia la manetta dell’acceleratore sull’impugnatura della barra. Far revisionare il motore dal concessionario.
Avviamento	Un solo segnale acustico	Normale test di sistema.
Guasto motore	Sei bip all’avviamento o durante la navigazione	L’avvisatore acustico entra in funzione quando si verifica un guasto che può essere correlato ad una funzione del motore. In tal caso, occorre far revisionare il motore dal proprio concessionario non appena possibile.
Guasto motore	Tre bip ogni 4 minuti	Si è verificato un guasto al motore. Il motore funziona in modo irregolare e/o si pianta. L’accensione è difficoltosa. Per facilitare l’accensione, si può far avanzare il dispositivo di erogazione gas in folle per lo starter del telecomando o portare alla posizione intermedia la manetta dell’acceleratore sull’impugnatura della barra. Far revisionare il motore dal concessionario.
Guasto motore	Segnale acustico intermittente	Si è verificato un guasto al motore. In questa evenienza, il motore non funziona. Far revisionare il motore dal concessionario.
Problema all’impianto di raffreddamento	Continuo	Il sistema di protezione del motore è attivato. Il limite di potenza varia a seconda del livello di surriscaldamento. Portare il fuoribordo in folle e controllare se dal foro indicatore della pompa dell’acqua fuoriesce un flusso continuo di acqua. Se dal foro indicatore della pompa dell’acqua non fuoriesce acqua, o se il flusso è intermittente, spegnere il motore e controllare che i fori di aspirazione dell’acqua non siano ostruiti.
Bassa pressione dell’olio	Continuo	Il sistema di protezione del motore è attivato. La potenza del motore viene limitata a 2000 giri/min. Innanzitutto, spegnere il motore e controllare il livello dell’olio. Rabboccare olio se necessario.
Motore fuorigiri	Continuo	L’avvisatore acustico si attiva ogniqualvolta il regime del motore supera il limite massimo consentito. Il sistema limita il regime del motore entro l’intervallo consentito. Il fuorigiri del motore indica una condizione che va corretta. Il fuorigiri potrebbe essere causato dall’uso di un’elica di passo inadeguato, dall’installazione del motore ad un’altezza non corretta, da un angolo di inclinazione errato, ecc.
Tensione batteria troppo alta o troppo bassa	Continuo	Il sistema di protezione del motore è attivato. Il limitatore di potenza limita la velocità del motore al 75%.
Guasto del sensore del refrigerante	Continuo	Il sistema di protezione del motore è attivato. Il limitatore di potenza limita il regime motore al 50%.

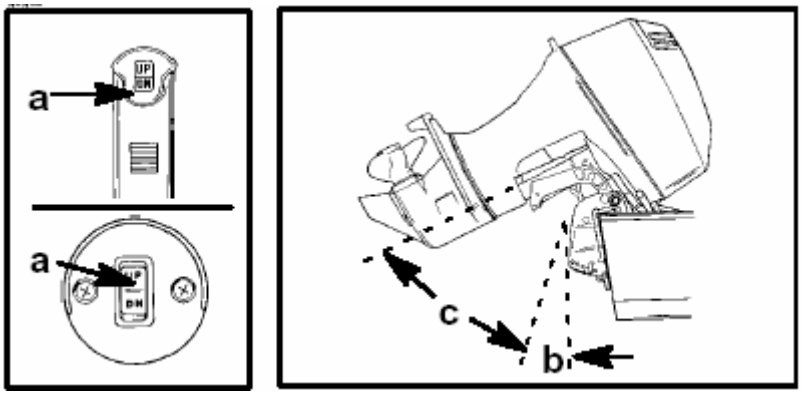
SISTEMA DI PROTEZIONE DEL MOTORE

Il sistema di protezione del motore controlla i principali sensori per rilevare rapidamente eventuali problemi. All'insorgere di un problema il sistema emette un segnale acustico continuo e/o riduce la potenza del motore per proteggerlo.

Se il sistema è attivato, la velocità viene ridotta. L'avvisatore acustico smette di suonare quando la velocità rientra entro i limiti consentiti. Rivolgersi al concessionario per assistenza.

SISTEMA DI ALLARME – SMARTCRAFT

Per questo fuoribordo è disponibile un sistema di monitoraggio Mercury SmartCraft. Il sistema di monitoraggio visualizza svariate funzioni, tra le quali: regime motore, temperatura del refrigerante, tensione della batteria, consumo di combustibile e tempo di funzionamento del motore. Il sistema di monitoraggio SmartCraft esegue anche parte della diagnostica di protezione del motore. Il sistema di monitoraggio SmartCraft visualizza dati importanti relativi a condizioni di allarme del motore e potenziali problemi.



POWER TRIM E INCLINAZIONE (se in dotazione)

Questo fuoribordo è dotato di un sistema di controllo dell'assetto e dell'inclinazione chiamato Power Trim. Tale sistema consente all'operatore di regolare con facilità la posizione del fuoribordo premendo l'interruttore di assetto (a). Se il fuoribordo viene spostato verso lo specchio di poppa, si dice che viene assettato in dentro o in basso. Se il fuoribordo viene allontanato dallo specchio di poppa, si dice che viene assettato in fuori o in alto. Il termine "assetto" (trim) si riferisce in genere alla regolazione del fuoribordo entro i primi 20° della propria corsa (b). Questa gamma è usata solitamente durante le planate. Il termine "inclinazione" è generalmente usato in riferimento al posizionamento del fuoribordo al di sopra della linea di galleggiamento (c). Il fuoribordo può essere inclinato oltre la linea di galleggiamento a motore spento. A regime minimo il fuoribordo può anche essere inclinato oltre la gamma di assetto per consentire, ad esempio, il funzionamento in acque poco profonde.

Funzionamento del Power Trim

In genere, con la maggior parte delle imbarcazioni è sufficiente far funzionare il sistema alla gamma d'assetto intermedia. Tuttavia, per poter sfruttare al massimo le capacità d'assetto, occorre a volte regolare l'assetto del fuoribordo completamente all'interno o all'esterno. Oltre a ottenere un miglioramento delle prestazioni, l'operatore ha maggiori responsabilità ed è più consapevole dei possibili rischi durante il comando.

Il rischio più importante è quello dato dalla trazione o dalla torsione percepita al timone o all'impugnatura della barra. Una torsione di sterzo eccessiva può verificarsi quando il fuoribordo non è assettato in modo che l'albero dell'elica sia parallelo alla superficie dell'acqua.

⚠ AVVERTENZA
Pericolo di infortuni gravi o mortali. Se l'assetto del fuoribordo in dentro o in fuori viene regolato oltre le condizioni di sterzo neutrali, può capitare che il timone o l'impugnatura della barra subiscano una trazione verso una direzione particolare. Se il timone o la maniglia non vengono impugnati saldamente in condizioni simili, si corre il rischio di perdere il controllo dell'imbarcazione. L'imbarcazione può pertanto sbandare o eseguire una virata molta stretta che, se improvvisa, può sbalzare gli occupanti dai propri posti o addirittura fuori dall'imbarcazione.

Tenere conto dei rischi riportati di seguito.
La regolazione dell'assetto verso in dentro o in basso può provocare le seguenti condizioni:

1. Abbassamento della prua.
2. Uscita più rapida dalla fase di planata, soprattutto a carico pesante o con carico pesante a poppa.
3. Miglioramento generale della navigazione in acque mosse.
4. Aumento della torsione o della trazione dello sterzo verso destra (con normale rotazione destrorsa dell'elica).

5. Se la regolazione è eccessiva, in alcune imbarcazioni la prua si può abbassare al punto tale da provocare un'andatura appruata con prua sommersa durante le planate. In condizioni di guida appruata, se si tenta di virare o si incontra un'onda di dimensioni significative, l'imbarcazione può virare improvvisamente a babordo o a tribordo.

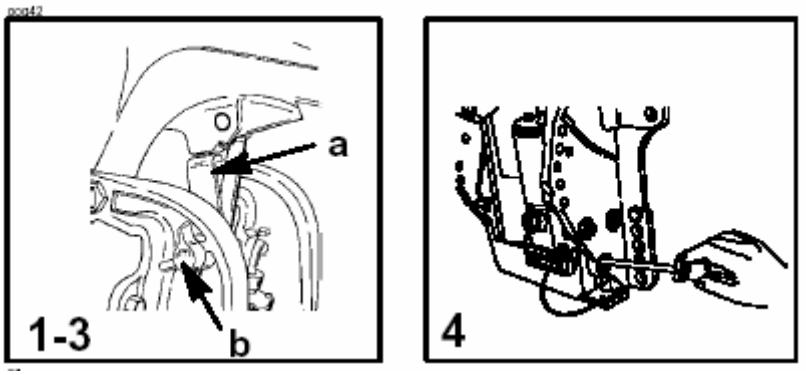
⚠ AVVERTENZA

Pericolo di infortuni gravi o mortali. Durante le planate, portare subito il fuoribordo in una posizione d'assetto intermedio, onde evitare il possibile catapultamento. Se durante le planate la regolazione dell'assetto del fuoribordo è estrema in un senso o nell'altro, e il timone o l'impugnatura della barra subiscono una trazione, non cercare di virare l'imbarcazione.

6. In circostanze rare, il proprietario potrebbe optare per limitare l'assetto verso l'interno. Ciò è possibile riposizionando i perni del fermo di inclinazione in uno qualsiasi dei fori di regolazione delle staffe dello specchio di poppa.

La regolazione dell'assetto in fuori o in alto, può provocare le seguenti condizioni:

1. Sollevamento della prua ben oltre la linea di galleggiamento.
2. Aumento generale della velocità massima.
3. Aumento della distanza tra la carena ed eventuali oggetti sommersi o fondali bassi.
4. Aumento della torsione e della trazione di sterzo a sinistra se il motore è installato ad altezza normale (con la normale rotazione destrorsa dell'elica).
5. Se l'assetto è eccessivo, può causare il delfinamento dell'imbarcazione (sobbalzamento) o la ventilazione dell'elica.
6. Se i fori di ingresso dell'acqua di raffreddamento si trovano sopra la linea di galleggiamento, può verificarsi il surriscaldamento del motore.



Funzionamento dell'inclinazione

Per inclinare il fuoribordo, spegnere il motore e premere l'interruttore di alzo/inclinazione o l'interruttore di inclinazione ausiliario fino a portare il fuoribordo in posizione sollevata. Il motore continua a sollevarsi fino a quando non viene rilasciato l'interruttore o fino a quando non raggiunge la posizione di massima inclinazione.

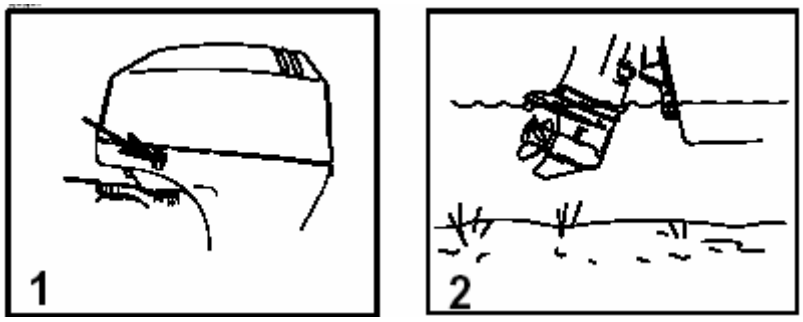
1. Inserire la leva di supporto dell'inclinazione (a) ruotando la manopola (b) per sollevare la leva.
2. Abbassare il fuoribordo perché poggi sulla leva di supporto dell'inclinazione.
3. Per disinserire la leva di supporto dell'inclinazione, sollevare il fuoribordo e ruotare la leva verso il basso. Abbassare il fuoribordo.

Inclinazione manuale

Se non si riesce a inclinare il fuoribordo usando l'interruttore di assetto/inclinazione, lo si può inclinare manualmente.

4. Ruotare la valvola di inclinazione manuale di 3 giri (in senso antiorario). In questo modo è possibile inclinare manualmente il fuoribordo. Inclinare il fuoribordo nella posizione desiderata e serrare la valvola.

Nota: la valvola di inclinazione manuale deve essere serrata prima di mettere in funzione il fuoribordo, per impedire che questo si inclini verso l'alto durante la navigazione in retromarcia.



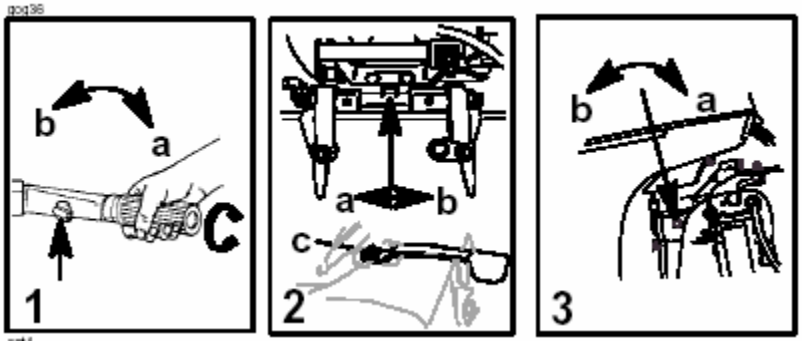
Interruttore di inclinazione ausiliario

1. Questo interruttore viene usato per inclinare il fuoribordo in alto o in basso mediante il sistema Power Trim.

Funzionamento su fondali bassi

2. Quando l'imbarcazione viene usata in acque poco profonde, è possibile inclinare il fuoribordo oltre la gamma minima dell'assetto, per evitare di urtare il fondale.

a. Ridurre il regime motore sotto i 2000 giri/min.
b. Inclinare il fuoribordo verso l'alto. Controllare che i fori di immissione dell'acqua siano sempre sommersi.
c. Azionare il motore esclusivamente a regime minimo. Se il regime del motore supera i 2000 giri/min., il fuoribordo tornerà automaticamente alla gamma di assetto massima.



REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE DELLA MANOPOLA DELL'ACCELERATORE – MODELLI CON IMPUGNATURA DELLA BARRA

1. Manopola per la regolazione della frizione della manopola dell'acceleratore – Ruotare la manopola di frizione per impostare e mantenere l'acceleratore alla velocità desiderata. Ruotare la manopola in avanti (a) per aumentare la frizione, o all'indietro (b) per ridurre la frizione.

REGOLAZIONE DELLA FRIZIONE DEL TIMONE

Modelli con impugnatura della barra

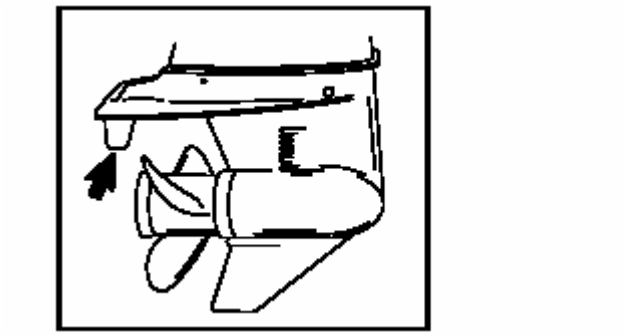
2. Regolazione della frizione del timone – Regolare questa leva per regolare la frizione (resistenza) dell'impugnatura della barra. Per aumentare la frizione, spostare la leva nella direzione (a); per ridurre la frizione, spostare la leva nella direzione (b).

Nota: per ottenere la giusta regolazione, serrare il controdado (c) situato in cima all'albero comando della leva della frizione del timone.

Modelli con impianto di sterzo comandato a distanza

3. Regolazione della frizione del timone – Regolare questa vite per regolare la frizione (resistenza) della ruota del timone. Per aumentare la frizione, girare la vite nella direzione (a); per ridurre la frizione, girare la vite nella direzione (b).

⚠ AVVERTENZA
La perdita di controllo dell'imbarcazione può causare infortuni gravi o mortali. Mantenere una frizione di sterzo sufficiente a impedire che il fuoribordo compia un avvitamento se vengono rilasciati l'impugnatura della barra o il timone.



REGOLAZIONE DEL CORRETTORE DI ASSETTO

La coppia di sterzo dell'elica può causare la virata dell'imbarcazione in una sola direzione. Una coppia di sterzo eccessiva può verificarsi quando il fuoribordo non è regolato in modo che l'albero dell'elica sia parallelo alla superficie dell'acqua. Il correttore di assetto può equilibrare una coppia di sterzo eccessiva in quanto può essere regolata entro certi limiti al fine di ridurre eventuali scompensi di sterzo.

Nota: se il fuoribordo è installato con la piastra antiventilazione a circa 50 mm (2 in.) o più sopra la carena dell'imbarcazione, la regolazione del correttore d'assetto per la riduzione della coppia di sterzo non avrà alcun risultato significativo.

Azionare l'imbarcazione alla normale velocità di crociera, con il fuoribordo assettato all'angolazione desiderata rispetto allo specchio di poppa. Far virare l'imbarcazione a sinistra e a destra e osservare in quale direzione vira più facilmente.

Se occorre eseguire una regolazione, allentare il bullone del correttore d'assetto e effettuare le regolazioni una alla volta. Se l'imbarcazione vira più facilmente a sinistra, spostare il bordo posteriore del correttore di assetto verso sinistra. Se l'imbarcazione vira più facilmente a destra, spostare il bordo posteriore del correttore di assetto verso destra. Serrare nuovamente il bullone ed eseguire un'altra verifica.

FUNZIONAMENTO

LISTA DI CONTROLLO PRELIMINARE

- ❑ L'operatore conosce tutte le procedure di funzionamento, di navigazione e di sicurezza.
- ❑ Sono disponibili mezzi salvagente e di galleggiamento personale omologati, di taglia adeguata per ciascun passeggero a bordo dell'imbarcazione (è previsto dalla legge).
- ❑ Sull'imbarcazione è disponibile un salvagente o un cuscinetto galleggiante da lanciare in caso di persona in acqua.
- ❑ L'operatore conosce la capacità massima dell'imbarcazione. Controllare la placca che indica la capacità dell'imbarcazione.
- ❑ Controllare il combustibile.
- ❑ Disporre i passeggeri e il carico sull'imbarcazione in modo che il peso sia distribuito in modo uniforme e che ognuno occupi un sedile.
- ❑ Informare un conoscente a proposito della destinazione e della data/ora prevista per il ritorno.
- ❑ È illegale manovrare l'imbarcazione sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti.
- ❑ L'operatore conosce le caratteristiche dell'area in cui si intende navigare (maree, correnti, banchi di sabbia, scogli e altri pericoli).
- ❑ Effettuare tutti i controlli elencati nel programma di ispezione e manutenzione.
  Fare riferimento a Manutenzione.

NAVIGAZIONE A TEMPERATURE DI CONGELAMENTO

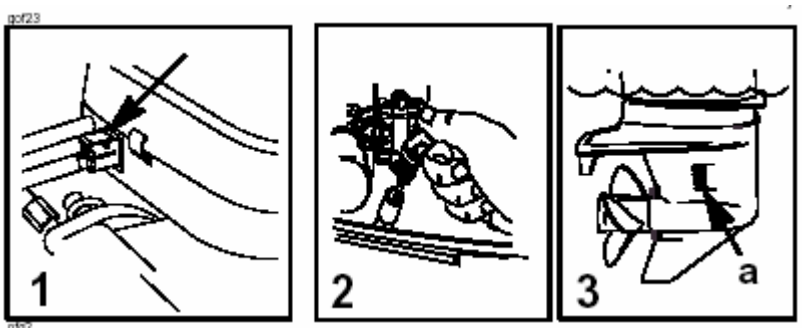
Se il fuoribordo viene usato o è ormeggiato in presenza di temperature di congelamento, o di temperature comunque estremamente rigide, mantenere sempre il fuoribordo inclinato in basso in modo che la scatola ingranaggi sia sommersa. In questo modo è possibile evitare il congelamento dell'acqua intrappolata nella scatola ingranaggi e, di conseguenza, evitare danni alla pompa dell'acqua e ad altri componenti.
Se vi è la possibilità che la superficie dell'acqua ghiacci, occorre portare in secca il fuoribordo e drenarlo completamente. Se si dovesse formare del ghiaccio a livello dell'acqua nell'alloggiamento dell'albero di trasmissione, potrebbe ostruire il flusso dell'acqua al motore con conseguenti possibili danni.

NAVIGAZIONE IN ACQUE SALMASTRE O INQUINATE

Si raccomanda di lavare i passaggi interni dell'acqua con acqua pulita ogni volta che il fuoribordo viene utilizzato in acque salmastre o inquinate. Ciò serve ad impedire l'accumulo di depositi che potrebbero ostruire i passaggi dell'acqua. Fare riferimento a "Lavaggio dell'impianto di raffreddamento", nella sezione Manutenzione.

Se l'imbarcazione viene tenuta ormeggiata, inclinare sempre il fuoribordo in modo che la scatola ingranaggi rimanga completamente fuori dall'acqua quando il motore non è in uso (tranne a temperature da congelamento). Lavare l'esterno del fuoribordo e la bocchetta di scarico dell'elica e della scatola ingranaggi con acqua pulita dopo ogni uso. Ogni mese, spruzzare l'anticorrosivo Corrosion Guard Quicksilver o Mercury Precision sulle superfici metalliche esterne (non spruzzare gli anodi sacrificali poiché l'anticorrosivo ne ridurrebbe l'efficacia).

ISTRUZIONI PRELIMINARI



1. **Combustibile** – Collegare il tubo ausiliario del combustibile al fuoribordo. Assicurarsi che il connettore sia posizionato correttamente.
1. **GLP** – Chiavetta inserita. Controllare che la bombola di GLP sia aperta.
2. Controllare il livello dell'olio motore.
3. Assicurarsi che la presa dell'acqua di raffreddamento (a) sia sommersa.

⚠ ATTENZIONE
Non avviare o far girare il fuoribordo (anche soltanto temporaneamente) se non circola acqua attraverso la presa dell'acqua di raffreddamento nella scatola ingranaggi, altrimenti si potrebbe danneggiare la pompa dell'acqua (per funzionamento a secco) e si potrebbe surriscaldare il motore.

PROCEDURA DI RODAGGIO DEL MOTORE

⚠ ATTENZIONE
La mancata osservanza della seguente procedura di rodaggio per il motore in dotazione può causare gravi danni al motore.

1. Durante la prima ora di funzionamento, far girare il motore a vari regimi senza superare i 3500 giri/min. o senza portare la manetta del gas oltre la posizione intermedia.
2. Durante la seconda ora di funzionamento, far andare il motore a vari regimi senza superare i 4500 giri/min. o senza portare l'acceleratore a tre quarti, accelerando al massimo per circa un minuto su dieci.
3. Per le successive otto ore di funzionamento, evitare di far girare il motore a regime massimo per oltre cinque minuti consecutivi.

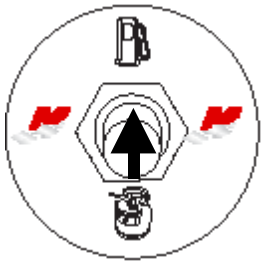
PASSAGGIO DA COMBUSTIBILE A GLP

1. Avviare il motore con combustibile (consultare la sezione "Avvio del motore con combustibile").

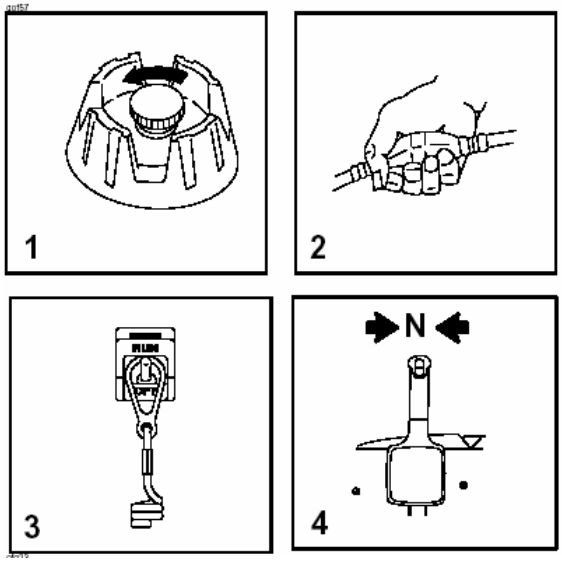
2. Premere l'interruttore nella posizione più bassa (si consiglia di procedere a un regime superiore a 1500 giri/min. durante questa procedura).
3. Il motore funziona con GLP.

PASSAGGIO DA GLP A COMBUSTIBILE

1. Avviare il motore con gas di petrolio liquido (consultare la sezione "Avvio del motore con gas di petrolio liquido").



2. Premere l'interruttore nella posizione più alta (si consiglia di procedere a un regime superiore a 1500 giri/min. durante questa procedura).
3. Il motore funziona a benzina.



AVVIAMENTO DEL MOTORE – MODELLI DOTATI DI TELECOMANDO

Prima di avviare il motore, leggere i paragrafi "Controlli preliminari", "Istruzioni speciali per il funzionamento" e "Procedura di rodaggio del motore", nelle le prime tre pagine della sezione Funzionamento.

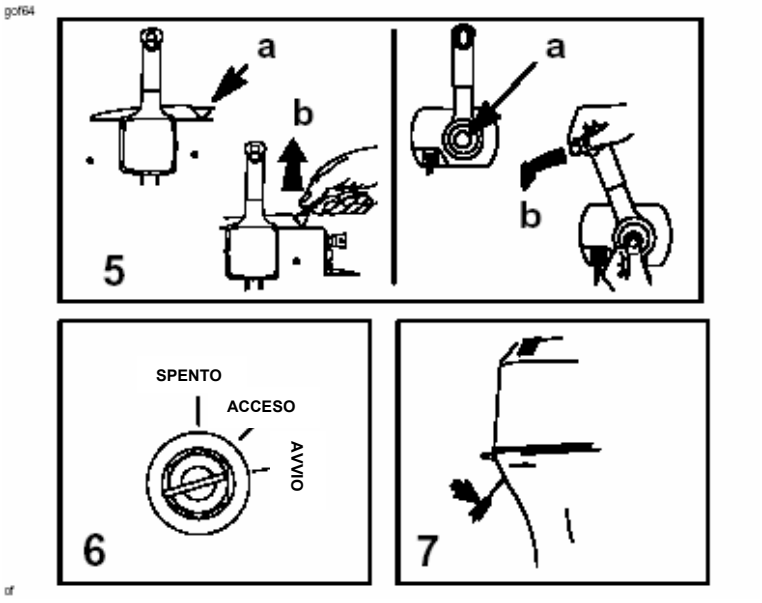
⚠ ATTENZIONE
Non avviare né far girare il fuoribordo (anche soltanto temporaneamente) se non circola acqua attraverso tutti i fori della presa dell'acqua di raffreddamento nella scatola ingranaggi, altrimenti si potrebbe danneggiare la pompa dell'acqua (per funzionamento a secco) e si potrebbe surriscaldare il motore.

1. **Combustibile** – Aprire la vite di sfiato del serbatoio del combustibile (sul tappo di riempimento), se si tratta di un serbatoio a sfiato manuale.
2. **Combustibile** – Premere la pompetta di adescamento del tubo di alimentazione del combustibile varie volte fino a quando non si irrigidisce al tatto.

1. **GLP** – Aprire la bombola.
2. **GLP** – Controllare che l'interruttore si trovi nella posizione corretta.

IMPORTANTE: per evitare che il motore si ingolfi, non premere la pompetta di adescamento una volta che il motore si è riscaldato.

3. Portare l'interruttore del cavo salvavita in posizione RUN (marcia). Leggere le istruzioni e le avvertenze di sicurezza relative al cavo salvavita di stop, nella sezione Informazioni generali.
4. Portare il fuoribordo in folle (N).



5. Portare il dispositivo di erogazione gas in folle in posizione completamente chiusa (a).

Avvio a motore ingolfato – Portare il dispositivo di erogazione gas in folle alla posizione massima di regime massimo a vuoto (b) e continuare ad avviare manualmente il motore**.** Ridurre il regime del motore non appena il motore si avvia.

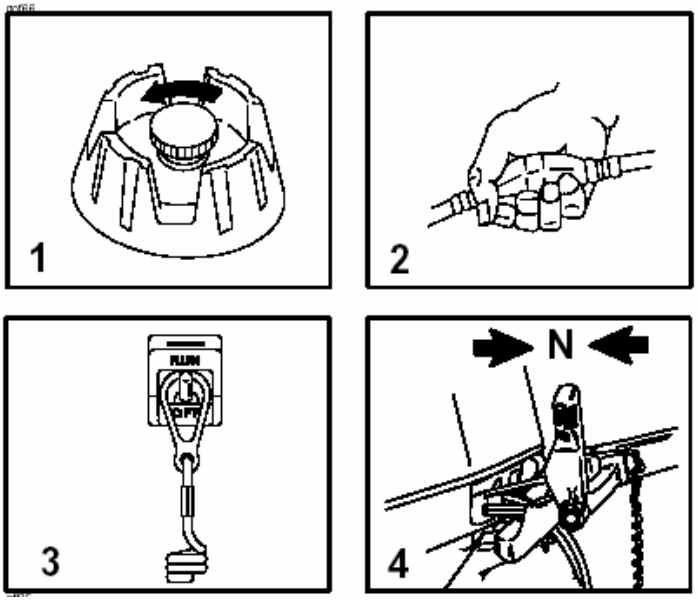
6. Portare la chiavetta di avviamento sulla posizione START (avvio). Se il motore non si avvia entro dieci secondi, riportare la chiave sulla posizione ON (acceso), attendere 30 secondi e riprovare.
7. Dopo l'avviamento del motore, controllare che dal foro indicatore della pompa dell'acqua fuoriesca un flusso costante di acqua.

IMPORTANTE: se dal foro indicatore della pompa dell'acqua non fuoriesce acqua, spegnere il motore e verificare che la presa dell'acqua di raffreddamento non sia ostruita. Se non vi sono ostruzioni, può significare che la pompa dell'acqua è guasta o che l'impianto di raffreddamento è ostruito. Queste condizioni causano il surriscaldamento del motore. In tal caso, occorre fare revisionare il fuoribordo dal concessionario. Se il motore viene lasciato in funzione in condizioni di surriscaldamento, si può danneggiare.

⚠ ATTENZIONE
Non passare dal funzionamento a combustibile a GLP e dal funzionamento a GLP al funzionamento a combustibile se il motore è ingolfato.

RISCALDAMENTO DEL MOTORE

Prima del funzionamento, far riscaldare il motore a regime minimo per circa 3 minuti.
GLP – A basse temperature (sotto i 5 °C) si consiglia l'avviamento a combustibile. Se ciò non fosse possibile, far riscaldare il motore per 5 minuti a GLP prima di usare il motore.



AVVIAMENTO DEL MOTORE – MODELLI CON IMPUGNATURA DELLA BARRA

Prima di avviare il motore, leggere i paragrafi “Controlli preliminari”, “Istruzioni speciali per il funzionamento” e “Procedura di rodaggio del motore”, nelle le prime tre pagine della sezione Funzionamento.

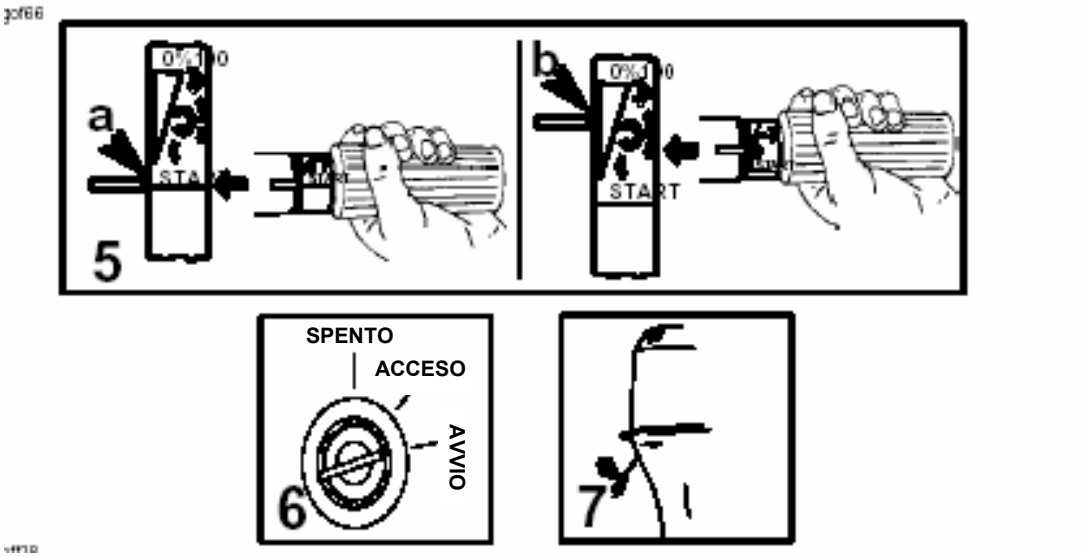
⚠ ATTENZIONE
Non avviare né far girare il fuoribordo (anche soltanto temporaneamente) se non circola acqua attraverso tutti i fori della presa dell’acqua di raffreddamento nella scatola ingranaggi, altrimenti si potrebbe danneggiare la pompa dell’acqua (per funzionamento a secco) e si potrebbe surriscaldare il motore.

1. **Combustibile** – Aprire la vite di sfiato del serbatoio del combustibile (sul tappo di riempimento), se si tratta di un serbatoio a sfiato manuale.
2. **Combustibile** – Premere la pompetta di adescamento del tubo del combustibile varie volte fino a quando non si irrigidisce al tatto.

1. **GLP** – Aprire la bombola.
2. **GLP** – Controllare che l’interruttore si trovi nella posizione corretta.

IMPORTANTE: per evitare che il motore si ingolfi, non premere la pompetta di adescamento una volta che il motore si è riscaldato.

3. Portare l’interruttore del cavo salvavita in posizione RUN (marcia). Leggere le istruzioni e le avvertenze di sicurezza relative all’interruttore del cavo salvavita, nella sezione Informazioni generali.
4. Portare il fuoribordo in folle (N).



5. Portare la manetta dell'acceleratore alla posizione ON (avvio) (a).

Avvio a motore ingolfato – Portare la manopola dell'acceleratore nella posizione (b).

6. Portare la chiavetta di avviamento sulla posizione START (avvio). Se il motore non si avvia entro dieci secondi, riportare la chiave sulla posizione ON (acceso), attendere 30 secondi e riprovare.

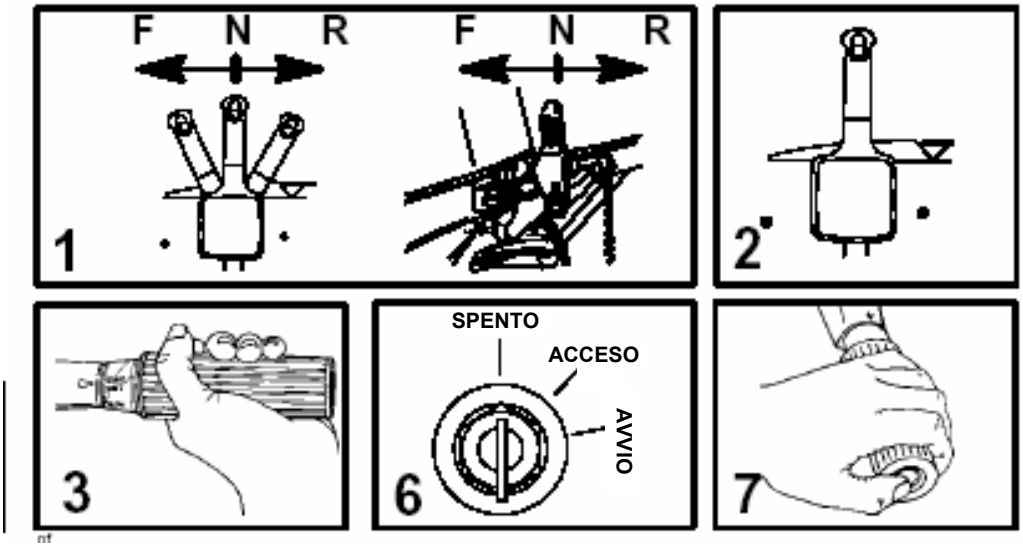
⚠ AVVERTENZA
PERICOLO IN CASO DI ACCELERAZIONE RAPIDA – Prima di innestare la marcia, portare il regime del motore al minimo. Ciò serve a impedire un'accelerazione rapida che potrebbe far sbalzare dal sedile o addirittura fuoribordo gli occupanti dell'imbarcazione, con conseguente rischio di infortuni gravi o mortali.

7. Controllare che dal foro indicatore della pompa dell'acqua fuoriesca un flusso costante di acqua.

IMPORTANTE: se dal foro indicatore della pompa dell'acqua non fuoriesce acqua, spegnere il motore e verificare che la presa dell'acqua di raffreddamento non sia ostruita. Se non vi sono ostruzioni, può significare che la pompa dell'acqua è guasta o che l'impianto di raffreddamento è ostruito. Queste condizioni causano il surriscaldamento del motore. In tal caso, occorre fare revisionare il fuoribordo dal proprio concessionario. Se il motore viene lasciato in funzione in condizione di surriscaldamento, si può danneggiare gravemente.

RISCALDAMENTO DEL MOTORE

Prima del funzionamento, far riscaldare il motore a regime minimo per circa 3 minuti.
GLP – A basse temperature (sotto i 5 °C) si consiglia l'avviamento a combustibile. Se ciò non fosse possibile, far riscaldare il motore per 5 minuti a GLP prima di usare il motore.



CAMBIO DI MARCIA

IMPORTANTE: attenersi alle seguenti istruzioni:

- **Non ingranare la marcia del fuoribordo se il regime del motore non è al minimo.**
- **Non ingranare la retromarcia se il motore non è in funzione**.

1. Il motore fuoribordo è provvisto di tre posizioni di marcia: Marcia avanti (F), Folle (N) e Retromarcia (R).
2. Modelli con telecomando **–** Durante il cambio di marcia, fermarsi nella posizione di folle e consentire al motore di tornare al regime minimo.
3. Modelli con impugnatura della barra **–** Ridurre la velocità al minimo prima di cambiare marcia.
4. Ingranare la marcia con un movimento rapido.
5. Dopo aver innestato la marcia, far avanzare la leva del telecomando o ruotare la manetta del gas (impugnatura della barra) per aumentare la velocità.

ARRESTO DEL MOTORE

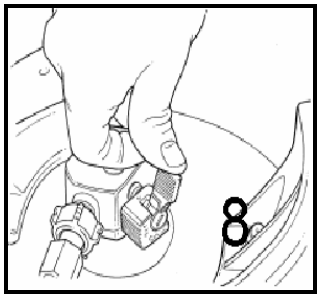
Combustibile

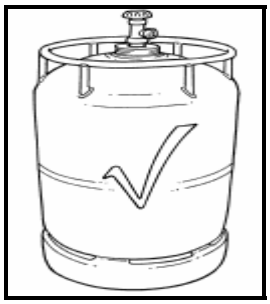
1. **Modelli con telecomando –** Ridurre il regime del motore e portare il fuoribordo in folle. Portare la chiavetta di avviamento sulla posizione OFF (spento).
2. **Modelli con impugnatura della barra –** Ridurre il regime del motore e portare il fuoribordo in folle. Premere il pulsante di spegnimento del motore o portare la chiavetta di avviamento alla posizione OFF (spento).

GLP

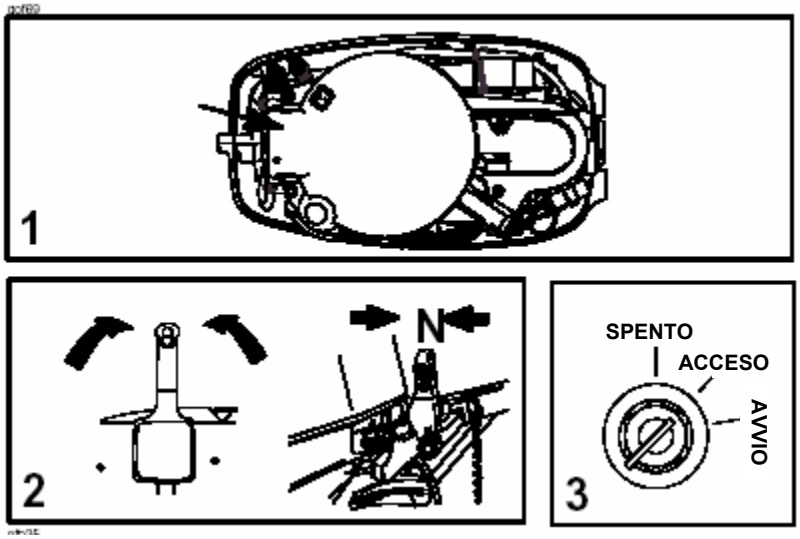
1. **Modelli con telecomando –** Ridurre la velocità del motore e innestare la marcia in folle. Portare la chiavetta di avviamento sulla posizione OFF (spento).
2. **Modelli con impugnatura della barra –** Ridurre la velocità del motore e innestare la marcia in folle. Premere il pulsante di spegnimento del motore o portare l'interruttore del cavo salvavita alla posizione OFF (spento).

⚠ AVVERTENZA
Chiudere la valvola della bombola del gas di petrolio liquido. Quando il motore non è in uso e le bombole di GLP sono praticamente vuote, occorre chiudere le valvole delle bombole.





3. **Chiudere la valvola della bombola di gas di petrolio liquido.** Quando il motore non è in uso e le bombole sono praticamente vuote, occorre chiudere le valvole delle bombole di gas di petrolio liquido.



AVVIAMENTO DI EMERGENZA

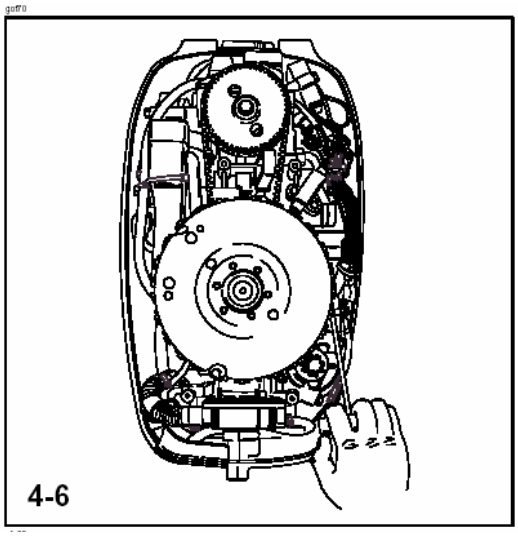
Se il motorino di avviamento si guasta, utilizzare la cordicella del motorino di avviamento di emergenza (in dotazione) e attenersi alla procedura seguente.

1. Rimuovere la cuffia coprivolano o il gruppo del motorino di avviamento manuale.
2. Portare il fuoribordo in folle (N).

⚠ AVVERTENZA

Quando si usa la cordicella del motorino di avviamento per l'avvio di emergenza del motore, l'interruttore di sicurezza che impedisce l'avvio del motore a marcia innestata non funziona. Per impedire che il fuoribordo si avvii a marcia innestata, occorre quindi inserire la folle. Qualsiasi accelerazione improvvisa potrebbe causare infortuni gravi o mortali.

3. Modelli ad avviamento elettrico – Portare la chiavetta di avviamento su ON (acceso).



AVVERTENZA

Per evitare scosse elettriche, NON toccare alcun componente dell'accensione, il cablaggio e i cavi delle candele durante l'avviamento del motore o quando il motore è in funzione.

AVVERTENZA

Il volano in movimento senza cuffia può causare gravi infortuni. Durante l'avviamento e il funzionamento del motore, tenere mani, capelli, indumenti, attrezzi e altri oggetti a distanza dal motore. Non reinstallare la cuffia coprivolano o la calandra superiore quando il motore è in funzione.

4. Inserire il nodo della cordicella del motorino di avviamento nella tacca del volano e avvolgere la cordicella attorno al volano in senso orario.
5. Fare riferimento a "Avvio del motore".
6. Avviare il motore tirando la cordicella del motorino di avviamento.

MANUTENZIONE

CURA DEL FUORIBORDO

Per mantenere il fuoribordo in condizioni di funzionamento ottimali è importante sottoporlo agli interventi di ispezione e manutenzione elencati nell'apposito programma. Si consiglia di sottoporre il motore a tutti gli interventi di manutenzione necessari al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri e l'affidabilità del motore stesso.

AVVERTENZA

La mancata esecuzione dei controlli e degli interventi di manutenzione del fuoribordo o la tentata effettuazione di interventi di manutenzione e riparazione del fuoribordo senza conoscere le procedure corrette di manutenzione e sicurezza, potrebbero causare infortuni gravi o mortali e/o il funzionamento difettoso del prodotto.

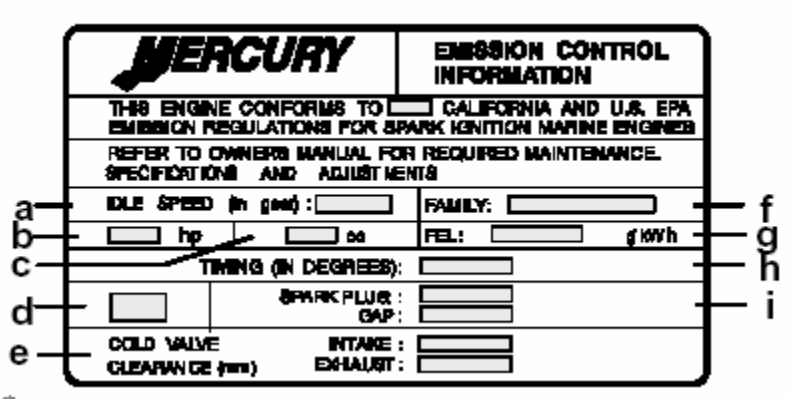
Annotare tutti gli interventi di manutenzione effettuati, nell'apposito registro in fondo al presente manuale. Conservare tutte le fatture e le ricevute pertinenti.

SELEZIONE DEI PEZZI DI RICAMBIO PER IL FUORIBORDO

Si consiglia l'uso dei pezzi di ricambio originali Mercury Precision o Quicksilver e di lubrificanti originali.

AVVERTENZA

L'uso di un pezzo di ricambio di qualità inferiore al pezzo originale potrebbe causare infortuni gravi o mortali e/o il funzionamento difettoso del prodotto.



ETICHETTA DI CERTIFICAZIONE SULLE EMISSIONI

Su ogni motore, all'atto della fabbricazione, viene affissa un'etichetta di certificazione sulle emissioni, recante i livelli delle emissioni e le specifiche del motore direttamente correlate alle emissioni.

a – Regime minimo
b – Potenza cavalli motore
c – Specifiche di sincronizzazione
d – Candele e distanza tra gli elettrodi raccomandate
e – Tolleranza valvole (se applicabile)
f – Famiglia di motori
g – Uscita massima emissioni per famiglia di motori
h – Cilindrata
i – Data di fabbricazione

RESPONSABILITÀ DEL PROPRIETARIO

L'acquirente/operatore è tenuto a far eseguire la manutenzione del motore al fine di mantenere i livelli delle emissioni entro gli standard di certificazione indicati.

L'acquirente/operatore non deve apportare alcuna modifica al motore al fine di alterarne la potenza cavalli o portare i livelli delle emissioni oltre i limiti specificati in fabbrica.

PROGRAMMA DI CONTROLLO E MANUTENZIONE

Prima dell'uso
1. Controllare il livello dell'olio motore.
2. Verificare che l'interruttore del cavo salvavita funzioni.
3. Controllare che l'impianto di alimentazione non sia deteriorato e non presenti perdite.
4. Controllare che il fuoribordo sia ben fissato allo specchio di poppa.
5. Verificare che l'impianto di sterzo non presenti componenti grippati o allentati.
6. Controllare che i dispositivi di fissaggio dell'asta di collegamento dello sterzo siano ben serrati.
7. Verificare che le pale dell'elica non siano danneggiate.

Dopo l'uso
1. Lavare l'impianto di raffreddamento del fuoribordo dopo l'uso in acque salmastre, inquinate o fangose.
2. Dopo l'uso in acqua di mare, eliminare tutti i depositi salmastri e sciacquare l'uscita di scarico dell'elica e la scatola ingranaggi con acqua dolce.

Ogni 100 ore o una volta l'anno, a seconda dell'intervallo che trascorre per primo
1. Lubrificare tutti i punti di articolazione. Se il mezzo viene utilizzato in acqua salmastra, eseguire la lubrificazione con maggior frequenza.
2. Cambiare l'olio motore e sostituire il filtro dell'olio. L'olio deve essere cambiato con maggior frequenza se il motore viene utilizzato in condizioni non ottimali, come ad esempio per la pesca a traina per periodi di tempo prolungati.
3. Sostituire le candele dopo le prime 100 ore o dopo il primo anno di utilizzo. Dopodiché, ispezionare le candele ogni 100 ore di utilizzo o una volta l'anno. Sostituire le candele quando necessario.
4. Controllare che la molla del termostato non sia corrosa o rotta. Assicurarsi che il termostato si chiuda completamente a temperatura ambiente.*
5. Controllare che il filtro del combustibile del motore non sia ostruito da sostanze contaminanti.
6. Controllare la sincronizzazione del motore.*
7. Ispezionare gli anodi sacrificali. Se il mezzo viene utilizzato in acqua di mare, eseguire il controllo con maggior frequenza.
8. Drenare e cambiare il lubrificante della scatola ingranaggi.
9. Lubrificare le scanalature dell'albero di trasmissione.*
10. Controllare e regolare la tolleranza delle valvole, se necessario.*
11. Controllare l'olio del Power Trim.
12. Ispezionare la batteria.

13. Controllare che i cavi di controllo siano ben regolati.*
14. Sostituire la catena dentata.
15. Controllare che i bulloni, i dadi e gli altri dispositivi di fissaggio siano ben serrati.

GLP – Ogni 100 ore o una volta l'anno, se il motore viene utilizzato meno di 100 ore l'anno

1. La manutenzione periodica dell'impianto a GLP comprende le seguenti operazioni:
   - Controllare le condizioni delle tubazioni principali e dei relativi componenti
   - Controllare la pressione agli stadi primo e intermedio del riduttore
   - Controllare le condizioni del tubo della bassa pressione
   - Verificare l'assenza di depositi oleosi all'interno dell'iniettore
   - Controllare i passaggi per l'acqua all'interno dell'iniettore

2. Se si verifica qualsiasi problema, eseguire un'ispezione completa e sistematica del motore per individuare il guasto. Per avere un'idea chiara dei guasti verificatisi, raccomandiamo di controllare le seguenti funzioni in ordine prioritario:
   - Batteria (avviamento elettrico)
   - Arricchitore motorino di avviamento (avviamento elettrico)
   - Accensione
   - Eventuali infiltrazioni di aria anormali
   - Condizioni del motore
   - Erogazione di combustibile

Ogni 300 ore di funzionamento o una volta ogni tre anni
1. Sostituire la girante della pompa dell'acqua (sostituirla prima in caso di surriscaldamento o qualora si noti una diminuzione della pressione dell'acqua).*
2. Sostituire i tubi di gomma e l'iniettore.

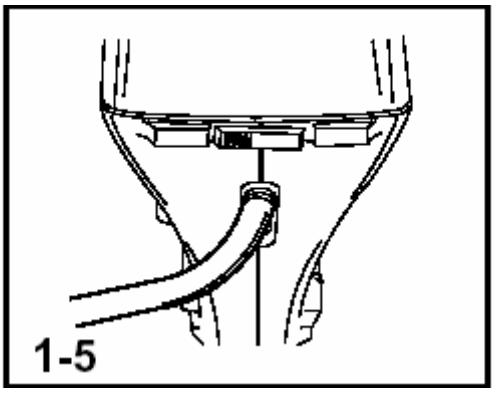
Prima del rimessaggio
1. Fare riferimento alla procedura di rimessaggio.

La manutenzione di questi componenti deve essere eseguita da un concessionario autorizzato.

ISPEZIONE DELLE BOMBOLE DI GLP

IMPORTANTE: consultare i regolamenti locali, che possono variare da paese a paese.

1. L'ispezione e i test devono essere eseguiti da personale tecnico competente.
2. Ogni anno occorre effettuare un'ispezione visiva esterna delle bombole di gas di petrolio liquido e dei raccordi, compresa la valvola limitatrice della pressione, per verificare che non vi siano segni di deterioramento, corrosione o perdite. Per questo tipo di ispezione, può essere necessario rimuovere la bombola.
3. Ogni 15 anni tutte le bombole di gas GLP devono essere sottoposte a ispezione per mantenere la loro certificazione e, se superano l'ispezione, devono essere contrassegnate con la data dell'ispezione e il marchio dell'ente certificante.
4. Ogni volta che una bombola di gas GLP viene svuotata, occorre verificare l'accuratezza della valvola di arresto riempimento all'80% mediante un apposito misuratore.



LAVAGGIO DELL'IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

Lavare i passaggi interni dell'acqua del fuoribordo con acqua dolce dopo l'uso in acqua di mare o in acque inquinate o fangose. Ciò serve a impedire l'accumulo di depositi che potrebbero ostruire i passaggi interni dell'acqua.

IMPORTANTE: per poter aprire il termostato e far circolare l'acqua attraverso i passaggi dell'acqua, il motore deve essere in funzione durante il lavaggio.

Nota: durante il lavaggio, il fuoribordo può essere in posizione inclinata o verticale.

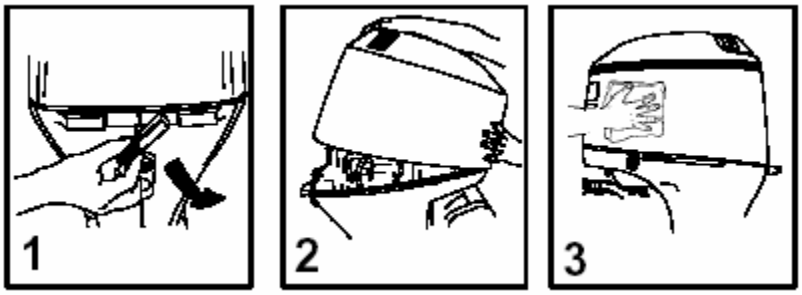
⚠ AVVERTENZA

Per evitare eventuali infortuni, rimuovere l'elica durante il lavaggio. Fare riferimento a "Sostituzione dell'elica".

1. Collocare il fuoribordo in posizione di funzionamento (verticale) o inclinata.
2. Rimuovere l'elica (fare riferimento a "Sostituzione dell'elica").
3. Avvitare un tubo dell'acqua sul raccordo posteriore. Aprire parzialmente la mandata dell'acqua (a metà al massimo). Non aprire completamente la mandata dell'acqua, altrimenti la pressione sarebbe troppo alta.

IMPORTANTE: non far girare il motore oltre il minimo durante il lavaggio.

4. Innestare la marcia in folle. Avviare il motore e lavare l'impianto di raffreddamento per almeno 5 minuti. Mantenere la velocità del motore al minimo.
5. Spegnere il motore. Chiudere la mandata dell'acqua e scollegare il tubo. Installare di nuovo l'elica.



RIMOZIONE E INSTALLAZIONE DELLA CALANDRA SUPERIORE

Rimozione

1. Sbloccare il fermo posteriore premendo la leva verso il basso.
2. Sollevare la parte posteriore della calandra e sbloccare il gancio anteriore.

Installazione

Bloccare il gancio anteriore e spingere la calandra in basso sulla tenuta della calandra.
Spingere la calandra verso il basso e spostare la leva del fermo posteriore verso l'alto per bloccare il fermo.

CURA DEI COMPONENTI ESTERNI

Il fuoribordo è protetto da un rivestimento durevole in smalto cotto. Occorre pulirlo spesso con un detergente per uso nautico e applicarvi una mano di cera.

CONTROLLO DELLA BATTERIA

Affinché sia sempre possibile avviare il motore senza problemi, occorre ispezionare periodicamente la batteria.

IMPORTANTE: leggere le istruzioni di sicurezza e manutenzione fornite insieme alla batteria.

1. Prima di effettuare la manutenzione della batteria, spegnere il motore.
2. Se necessario, aggiungere acqua per mantenere al massimo il livello della batteria.
3. Assicurarsi che la batteria sia ben fissata e stabile.
4. I morsetti dei cavi della batteria devono essere puliti, installati correttamente e senza gioco, positivo con positivo e negativo con negativo.
5. Assicurarsi che la batteria sia dotata di uno schermo non conduttore per impedire il cortocircuito accidentale dei morsetti.

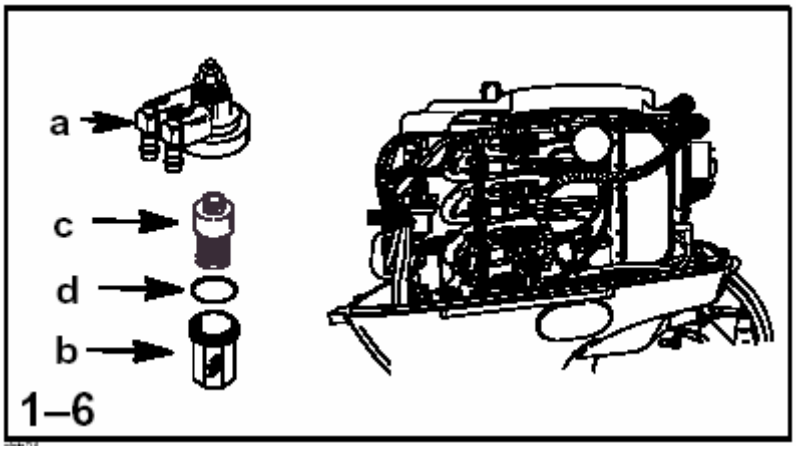
IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE DEL COMBUSTIBILE

⚠ AVVERTENZA

Per evitare di subire infortuni gravi o mortali a seguito di incendi o esplosione della benzina, seguire attentamente tutte le istruzioni di manutenzione dell'impianto di alimentazione del combustibile. Spegnere sempre il motore e NON fumare né lasciare fiamme libere nell'area in cui viene svolta la manutenzione dei componenti dell'impianto di alimentazione del combustibile.

Prima di sottoporre a manutenzione i componenti dell'impianto di alimentazione, spegnere il motore e scollegare la batteria. Drenare completamente l'impianto di alimentazione. Versare e conservare il combustibile in un contenitore omologato. Pulire immediatamente eventuale combustibile rovesciato. Gettare il materiale usato per contenere la perdita in un recipiente omologato. Tutte le operazioni di manutenzione dell'impianto di alimentazione devono essere eseguite in un'area ben ventilata. Al termine della manutenzione, verificare che non vi siano perdite di combustibile.

Ispezione del tubo di alimentazione del combustibile
Controllare a vista che il tubo di alimentazione del combustibile e la pompetta di adescamento non presentino crepe, rigonfiamenti, perdite, punti irruviditi o altri segni di deterioramento o danneggiamento. Se è presente una o più delle suddette condizioni, occorre sostituire il tubo del combustibile e/o la pompetta di adescamento.



FILTRO DEL COMBUSTIBILE

Controllare che nel filtro del combustibile non vi sia un accumulo di acqua o presenza di sedimenti. Se vi è presenza di acqua nel combustibile, rimuovere la vaschetta trasparente (b) e drenare l'acqua. Se il filtro appare contaminato, estrarlo e sostituirlo.

RIMOZIONE

1. Leggere le informazioni e le avvertenze sulla manutenzione dell'impianto di alimentazione alla pagina precedente.
2. Estrarre il filtro dal suo supporto. Reggere il coperchio (a) per impedire che ruoti e rimuovere la vaschetta trasparente (b). Svuotarne il contenuto in un contenitore idoneo.
3. Estrarre l'elemento del filtro (c) e sostituirlo se necessario.

INSTALLAZIONE

4. Spingere l'elemento del filtro nel coperchio.
5. Inserire correttamente la l'o-ring (d) nella vaschetta trasparente e serrare a mano la vaschetta sul coperchio.
6. Reinstallare il filtro sul suo supporto.

IMPORTANTE: controllare che non vi siano perdite di combustibile dal filtro, premendo la pompetta di adescamento fino a quando non risulta rigido e forzando in tal modo il combustibile nel filtro.

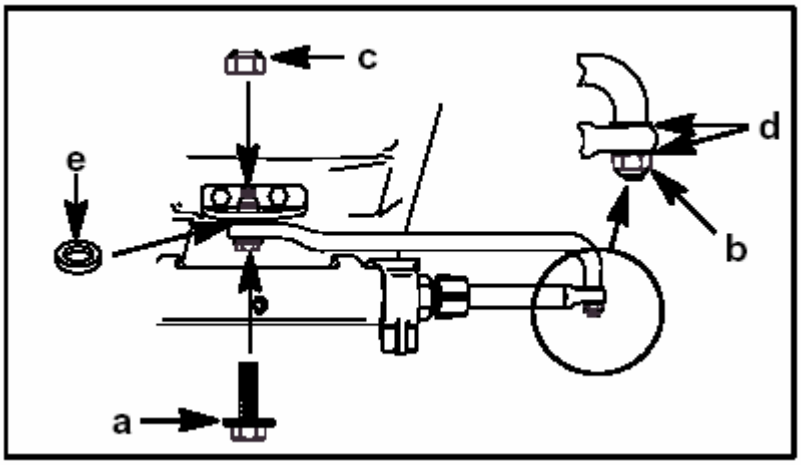
IMPIANTO GLP

⚠ AVVERTENZA
Per evitare infortuni gravi o mortali, dovuti a esplosioni, seguire attentamente tutte le istruzioni di manutenzione dell'impianto GLP. Spegnere sempre il motore. NON fumare né lasciare fiamme libere nell'area in cui viene svolta la manutenzione dei componenti dell'impianto GLP.

Prima di sottoporre a manutenzione i componenti del sistema di erogazione del gas di petrolio liquido, spegnere il motore e scollegare la batteria. Tutte le operazioni di manutenzione dell'impianto GLP devono essere eseguite in un'area ben ventilata. Al termine della manutenzione, verificare che non vi siano perdite.

Tubo di erogazione gas di petrolio liquido
Ispezionare visivamente il tubo per verificare che non vi siano crepe o altri segni di deterioramento.

IMPORTANTE: se la riparazione deve essere eseguita nel sito di installazione dell'impianto GLP, consultare la sezione Manutenzione.



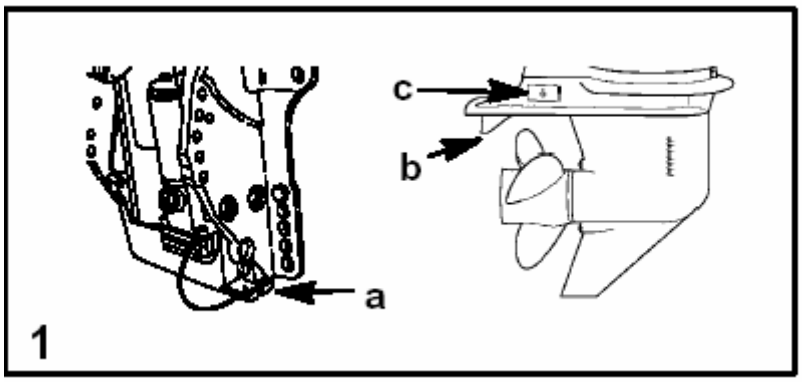
DISPOSITIVI DI FISSAGGIO DELL'ASTA DI COLLEGAMENTO DELLO STERZO

IMPORTANTE: l'asta di collegamento dello sterzo, che collega il cavo dello sterzo al motore, deve essere fissata con uno speciale bullone a testa con spallamento ("a" – numero pezzo 10-90041) e controdadi con inserti di nailon autobloccanti ("b" e "e" – numero pezzo 11-34863). Questi controdadi non devono mai essere sostituiti con dadi comuni (non autobloccanti) poiché con le vibrazioni si allenterebbero fino a svitarsi completamente, disinserendo l'asta di collegamento.

⚠ AVVERTENZA
Se l'asta di collegamento dello sterzo si disinserisce, l'imbarcazione potrebbe compiere una virata improvvisa e di conseguenza gli occupanti dell'imbarcazione potrebbero essere sbalzati fuori bordo correndo il rischio di subire infortuni gravi o mortali.

Installare l'asta di collegamento dello sterzo sul cavo dello sterzo con due rondelle piane (d) e un controdado con inserto di nailon ("b" – numero pezzo 11-34863). Serrare il controdado (b) fino a che sia ben inserito nella sua sede, quindi svitarlo di ¼ di giro.

Installare l'asta di collegamento dello sterzo sul motore con uno speciale bullone a testa con spallamento ("a" – numero pezzo 10-90041), con un controdado ("c" – numero pezzo 11-34863) e con un distanziale ("e" – numero pezzo 12-71970). Serrare prima il bullone (a) a una coppia di 27 N·m (20 lb-ft), quindi serrare il controdado (c) a una coppia di 27 N·m (20 lb-ft).

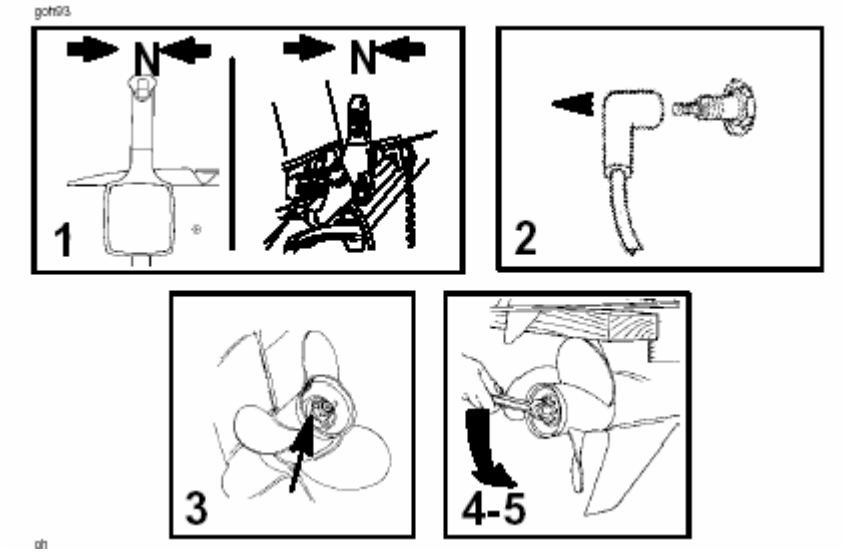


ANODO SACRIFICALE

Il fuoribordo è dotato di anodi sacrificali, ubicati in diverse posizioni. Gli anodi proteggono il fuoribordo dalla corrosione galvanica sacrificando il proprio metallo che viene eroso lentamente al posto dei metalli del fuoribordo.

Ciascun anodo deve essere ispezionato periodicamente, soprattutto in caso di uso in acqua di mare, che ne accelera l'erosione. Affinché la protezione dalla corrosione sia sempre efficace, sostituire l'anodo prima che sia completamente eroso. Non applicare mai vernici né rivestimenti protettivi sull'anodo, altrimenti la sua efficacia potrebbe ridursi.

1. Un anodo (b) è installato sul lato inferiore del supporto dello specchio di poppa. Il correttore di assetto (b) è dotato di un anodo sui modelli di scatola ingranaggi di diametro pari a 83 mm (3-1/4 in.). Le scatole ingranaggi di diametro pari a 108 mm (4-1/4 in.) sono dotate di tre anodi. Uno degli anodi è sul correttore di assetto (b) e gli altri due (c) sono ubicati ai lati.

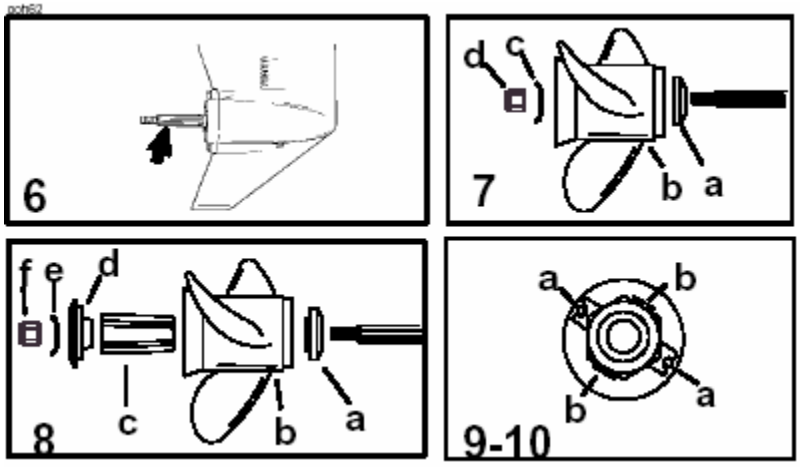


SOSTITUZIONE DELL'ELICA – SCATOLE INGRANAGGI DI DIAMETRO 83 mm (3-1/4 in.)

⚠ AVVERTENZA

Se l'albero dell'elica viene fatto girare con il motore a marcia innestata, è possibile che il motore si avvii. Per evitare questo tipo di avviamento accidentale del motore, e l'eventualità di essere colpiti dall'elica in rotazione e subire gravi infortuni, innestare sempre la folle e rimuovere i conduttori delle candele quando si effettuano interventi di manutenzione sull'elica.

1. Portare il fuoribordo in folle (N).
2. Scollegare i cavi delle candele dal motore per impedirne l'avviamento accidentale.
3. Raddrizzare le alette del fermo del dado dell'elica.
4. Collocare un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l'elica per sorreggere l'elica e rimuovere il dado dall'elica.
5. Estrarre l'elica dall'albero. Se l'elica è grippata sull'albero e non si può rimuovere, farla rimuovere da un concessionario autorizzato.

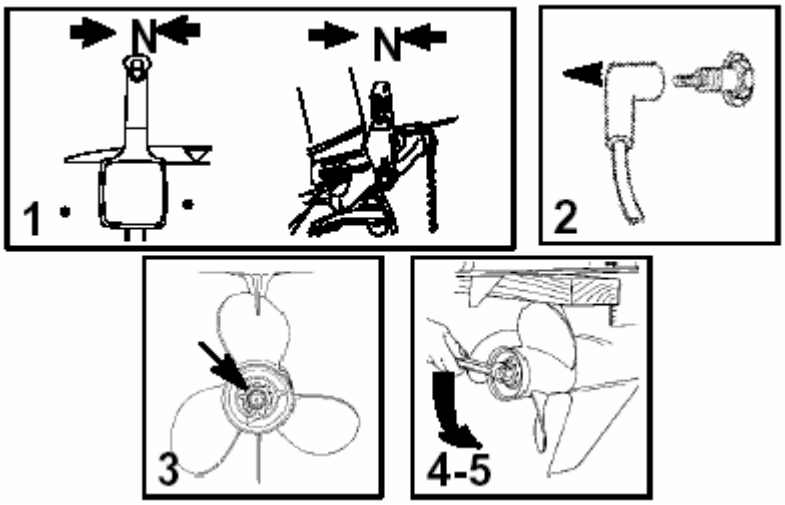


6. Lubrificare l'albero dell'elica con il grasso Quicksilver o con il grasso Anti–Corrosion Mercury Precision o con lubrificante 2-4-C con Teflon.

IMPORTANTE: per impedire che il mozzo dell'elica si corroda e grippi sull'albero dell'elica, applicare sempre uno strato di lubrificante del tipo raccomandato all'intero albero dell'elica agli intervalli di manutenzione raccomandati e ogniqualvolta viene smontata l'elica, soprattutto in acqua di mare.

7. Eliche con mozzo di trasmissione Flo-Torq I – Installare la rondella reggispinta anteriore (a), l'elica (b), il fermo del dado dell'elica (c) e il dado dell'elica (d) sull'albero.
8. Eliche con mozzo di trasmissione Flo-Torq II – Installare la rondella reggispinta anteriore (a), l'elica (b), il manicotto di trasmissione sostituibile (c), il mozzo reggispinta posteriore (d), il fermo del dado dell'elica (e) e il dado dell'elica (f) sull'albero.
9. Posizionare il fermo del dado dell'elica sui perni (a). Porre un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l'elica e serrare il dado dell'elica fino a 75 Nm (55 lb-ft), allineando le parti piatte del dado dell'elica con le alette sul fermo del dado dell'elica.

10. Fissare il dado dell'elica ripiegando le linguette (b) contro i lati piatti del dado.
11. Installare di nuovo i cavi della candela.

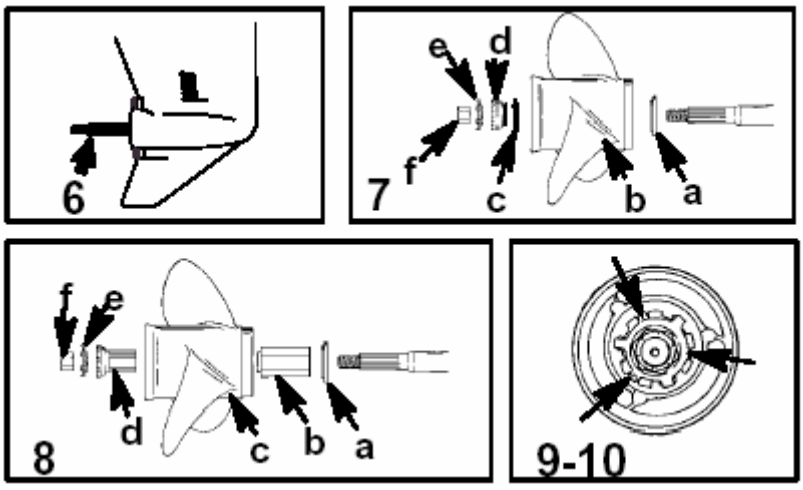


SOSTITUZIONE DELL'ELICA – SCATOLE INGRANAGGI DI DIAMETRO 108 mm (4-1/4 in.)

⚠ AVVERTENZA

Se l'albero dell'elica viene fatto girare con il motore a marcia innestata, è possibile che il motore si avvii. Per evitare questo tipo di avviamento accidentale del motore e l'eventualità di essere colpiti dall'elica in rotazione e subire gravi infortuni, innestare sempre la folle e rimuovere i conduttori delle candele quando si effettuano interventi sull'elica.

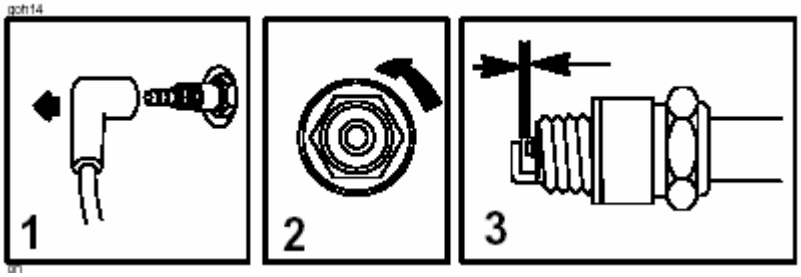
1. Portare il fuoribordo in folle (N).
2. Scollegare i fili delle candele dal motore per impedirne l'avviamento accidentale.
3. Raddrizzare le alette del fermo del dado dell'elica.
4. Collocare un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l'elica per sorreggere l'elica e rimuovere il dado dall'elica.
5. Estrarre l'elica dall'albero. Se l'elica è grippata sull'albero e non si può rimuovere, farla rimuovere da un concessionario autorizzato.



6. Lubrificare l'albero dell'elica con il grasso Quicksilver o con il grasso Anti-Corrosion Mercury Precision o con lubrificante 2-4-C con Teflon.

IMPORTANTE: per impedire che il mozzo dell'elica si corroda e grippi sull'albero dell'elica, applicare sempre uno strato di lubrificante del tipo raccomandato all'intero albero dell'elica agli intervalli di manutenzione raccomandati e ogniqualvolta viene smontata l'elica, soprattutto in acqua di mare.

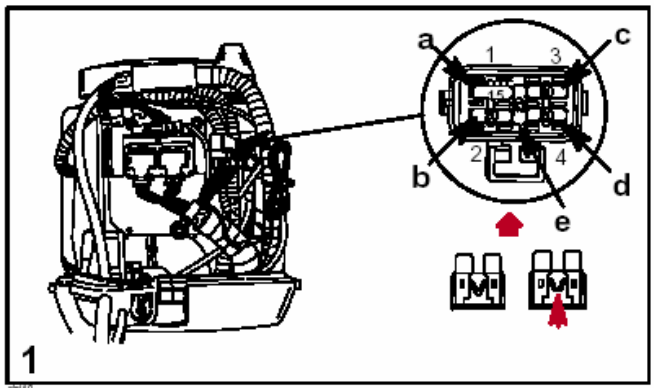
7. Eliche con mozzo di trasmissione Flo-Torq I – Installare la rondella reggispinta (a), l'elica (b), la rondella di continuità (c), il mozzo reggispinta (d), il fermo del dado dell'elica (e) e il dado dell'elica (f) sull'albero.
8. Eliche con mozzo di trasmissione Flo-Torq II – Installare la rondella reggispinta anteriore (a), il manicotto di trasmissione sostituibile (b), l'elica (c), il mozzo reggispinta (d), il fermo del dado dell'elica (e) e il dado dell'elica (f) sull'albero.
9. Collocare un blocco di legno tra la scatola ingranaggi e l'elica e serrare il dado dell'elica a 75 N·m (55 lb-ft).
10. Fissare il dado dell'elica ripiegando tre delle linguette nelle scanalature del mozzo reggispinta.



CONTROLLO E SOSTITUZIONE DELLE CANDELE

Ispezionare le candele agli intervalli raccomandati.

1. Rimuovere i fili delle candele torcendo leggermente le guaine protettive di gomma.
2. Rimuovere le candele per ispezionarle. Sostituire le candele se l'elettrodo è logorato o se l'isolatore appare ruvido, crepato, rotto, vaiolato o sporco.
3. Regolare la distanza fra gli elettrodi della candela. Fare riferimento alla tabella delle specifiche nella sezione Informazioni generali.
4. Prima di rimontare le candele, eliminare ogni traccia di sporcizia dalla sede. Installare le candele a mano, avvitandole di 1/4 di giro o serrandole a una coppia di 27 N·m (20 lb-ft).



SOSTITUZIONE DEI FUSIBILI

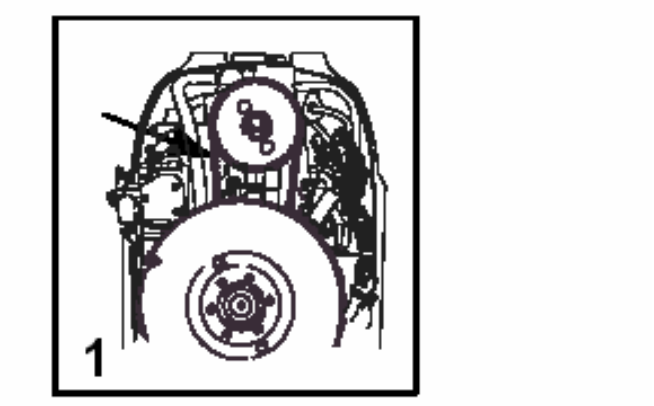
IMPORTANTE: tenere sempre a disposizione fusibili di ricambio SFE da 20 A.

I circuiti del cablaggio del fuoribordo sono protetti da sovraccarico mediante fusibili. Se un fusibile salta, occorre individuare ed eliminare la causa del sovraccarico. Se non si riesce ad individuare la causa, il fusibile potrebbe saltare nuovamente.

1. Aprire il portafusibili e controllare la fascetta argentata all'interno del fusibile. Se la fascetta di un fusibile (a) è rotta, sostituire il fusibile. Assicurarsi che il fusibile di ricambio abbia la stessa potenza nominale del fusibile bruciato.

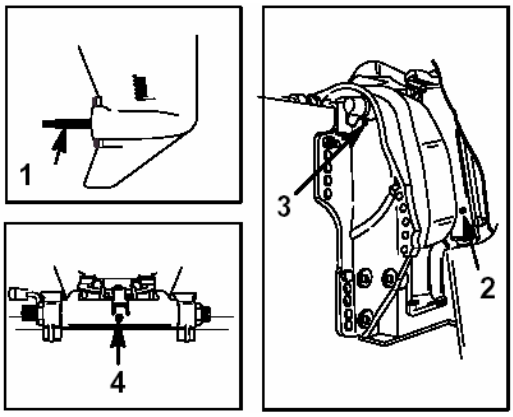
I fusibili e i circuiti sono identificati come segue:

a. (1) Circuito bus di dati SmartCraft – fusibile da 15 A.
b. (2) Circuiti pompa di alimentazione/controllo aria del minimo/iniettore di combustibile – fusibile SFE da 20 A.
c. (3) Relè principale/Accessori – fusibile da 20 A.
d. (4) Circuito bobina di accensione – fusibile da 20 A.
e. Fusibile da 20 A di ricambio.



CONTROLLO DELLA CATENA DENTATA

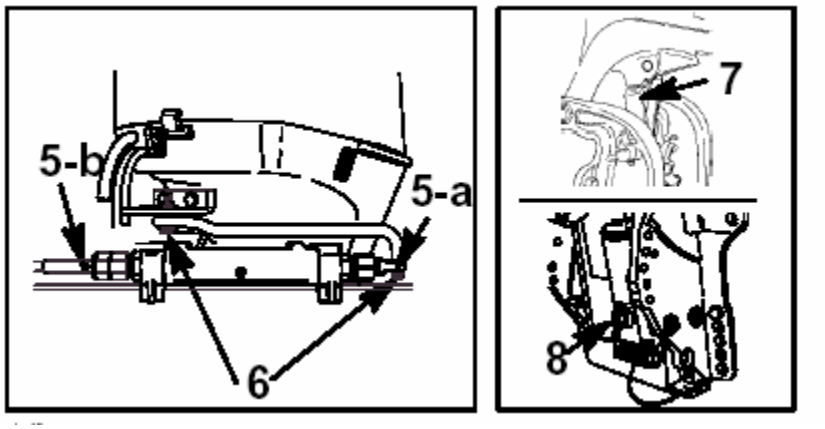
1. Ispezionare la catena dentata e farla sostituire da un concessionario autorizzato, se sono presenti una o più delle seguenti condizioni.
   a. Incrinature sulla parte posteriore della cinghia o alla base dei denti della catena.
   b. Usura eccessiva alla radice dei denti.
   c. Porzione in gomma rigonfia d'olio.
   d. Superfici della catena irregolari.
   e. Segni di usura sui bordi o sulla superficie esterna della catena.



PUNTI DI LUBRIFICAZIONE

Lubrificare i seguenti punti con il grasso Anti-Corrosion Quicksilver o Mercury Precision o con il lubrificante 2-4-C con Teflon.
1. Albero dell'elica – Per la rimozione e l'installazione dell'elica, fare riferimento a Sostituzione dell'elica. Ricoprire l'intero albero dell'elica con il lubrificante per impedire che il mozzo dell'elica si corroda e si grippi sull'albero.

Lubrificare i punti da 2 a 5 con i lubrificanti Quicksilver o Mercury Precision 2-4-C con Teflon Marine o Special Lubricant 101.
2. Staffa di snodo – Lubrificare attraverso l'ingrassatore.
3. Leva di supporto dell'inclinazione – Lubrificare attraverso l'ingrassatore.
4. Tubo di inclinazione – Lubrificare attraverso l'ingrassatore.



5. Raccordo d'ingrassaggio del cavo dello sterzo (se in dotazione) – Ruotare il timone fino a retrarre completamente l'estremità del cavo dello sterzo (a) nel tubo di inclinazione del fuoribordo. Lubrificare attraverso il raccordo (b).

⚠ AVVERTENZA

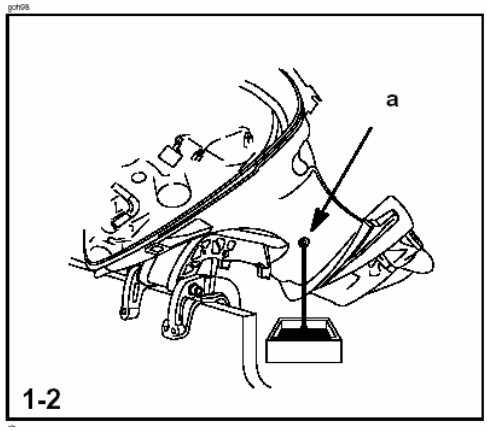
Prima di aggiungere lubrificante, l'estremità del cavo dello sterzo deve essere completamente retratta all'interno del tubo di inclinazione del fuoribordo. L'aggiunta di lubrificante al cavo dello sterzo completamente esteso può causare il blocco idraulico del cavo dello sterzo. Qualora si verifichi il blocco idraulico del cavo dello sterzo, ciò potrebbe causare una perdita di controllo dello sterzo con possibilità di infortuni gravi o mortali.

Lubrificare il punto 6 con olio leggero.

6. Punti di articolazione dell'asta di collegamento dello sterzo – Lubrificare.

CONTROLLO DEL FLUIDO DEL POWER TRIM

7. Portare il fuoribordo in posizione di massima elevazione e inserire la leva di blocco inclinazione.
8. Rimuovere il tappo di riempimento dell'olio e controllare il livello. Il livello dell'olio deve essere all'altezza del punto inferiore del foro di riempimento. Aggiungere il fluido Power Trim & Steering Quicksilver o Mercury Precision. Qualora il suddetto tipo di olio non fosse disponibile, usare un olio per trasmissioni automatiche (ATF).



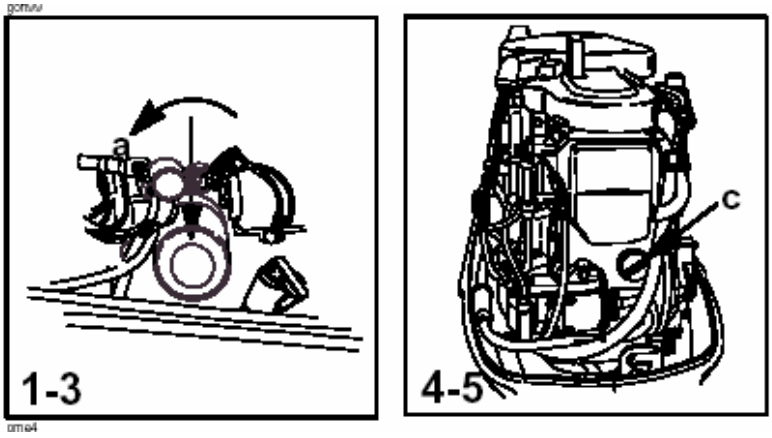
CAMBIO DELL'OLIO MOTORE

Capacità olio motore

3,0 l (3 qt)

Procedura per il cambio dell'olio

1. Inclinare il fuoribordo verso l'alto in posizione di rimorchio.
2. Girare lo sterzo del fuoribordo in modo che il foro di drenaggio (a) sia rivolto verso il basso. Rimuovere il tappo di drenaggio e drenare l'olio del motore in un contenitore idoneo. Lubrificare la tenuta del tappo di drenaggio con olio e reinstallare il tappo.

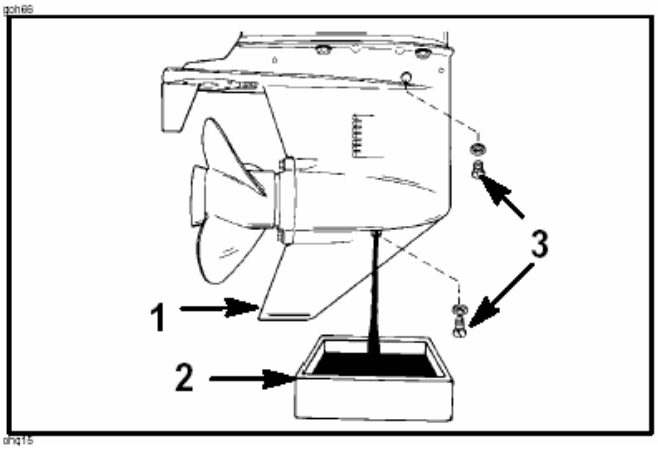


Sostituzione del filtro dell'olio

1. Collocare un asciugamano o uno straccio sotto il filtro dell'olio per assorbire eventuali perdite.
2. Svitare il vecchio filtro girandolo verso sinistra (a).
3. Pulire la base di montaggio. Applicare uno strato sottile di olio pulito alla guarnizione del filtro. Non usare grasso. Avvitare il nuovo filtro fino a quando la guarnizione non è a contatto con la base, quindi serrare di 3/4 di giro o di 1 giro completo.

Rabbocco dell'olio

4. Rimuovere il tappo di riempimento dell'olio (c) e rabboccare l'olio fino al livello corretto.
5. Far girare il motore al minimo per cinque minuti e controllare che non vi siano perdite. Spegnere il motore e controllare il livello dell'olio sull'astina di livello. Aggiungere olio se necessario.



LUBRIFICAZIONE DELLA SCATOLA INGRANAGGI – SCATOLA INGRANAGGI DI DIAMETRO 83 mm (3-1/4 in.)

Quando si aggiunge o si sostituisce il lubrificante della scatola ingranaggi, occorre ispezionare visivamente che non vi sia presenza di acqua. Se è presente dell'acqua, questa potrebbe essersi depositata sul fondo e, in tal caso, fuoriuscire prima del lubrificante; oppure potrebbe essersi miscelata al lubrificante, conferendogli un aspetto lattiginoso. Qualora venga rilevata la presenza di acqua, far controllare la scatola ingranaggi dal proprio concessionario. La presenza di acqua nel lubrificante può causare un guasto del motore o, in presenza di temperature di congelamento, può congelarsi e danneggiare la scatola ingranaggi.

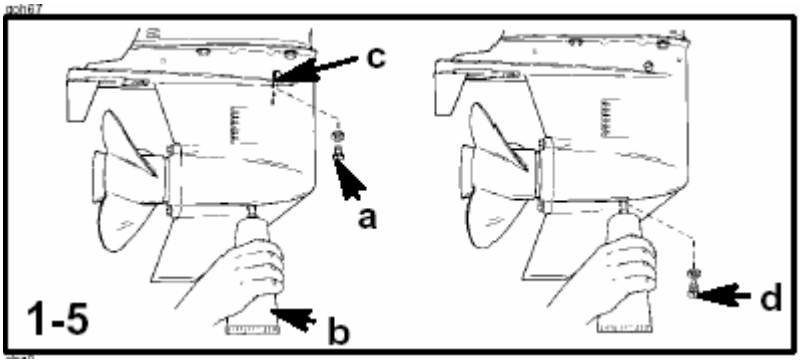
Controllare se il lubrificante drenato dalla scatola ingranaggi contiene particelle metalliche. Una piccola quantità di particelle metalliche è indice di normale logorio. Tuttavia, una quantità eccessiva di scaglie o particelle metalliche può essere indice di logorio anomalo e pertanto deve essere controllata da un concessionario autorizzato.

Drenaggio della scatola ingranaggi

1. Portare il fuoribordo in posizione operativa verticale.
2. Collocare una coppa di drenaggio sotto il fuoribordo.
3. Rimuovere il tappo di sfiato e il tappo di rabbocco/drenaggio e drenare il lubrificante.

Capacità del lubrificante della scatola ingranaggi

La capacità del lubrificante della scatola ingranaggi è di circa 440 ml (11.5 fl. oz.).

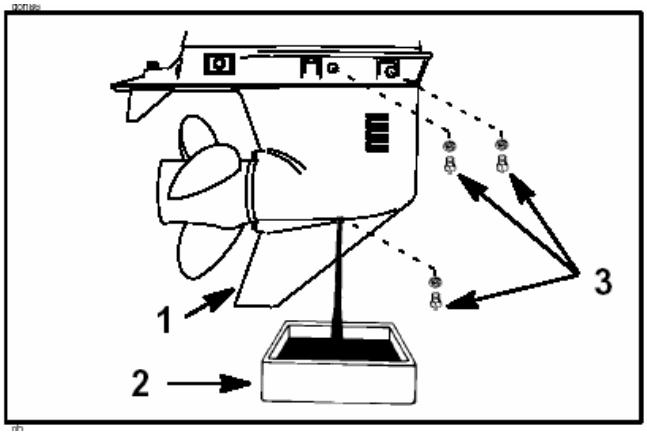


Controllo del livello del lubrificante della scatola ingranaggi e rabbocco della scatola ingranaggi

1. Portare il fuoribordo in posizione operativa verticale.
2. Rimuovere il tappo di sfiato (a).
3. Inserire il tubo di lubrificante (b) nel foro di rabbocco ed aggiungere lubrificante fino a che non appaia al livello del foro di sfiato (c).

IMPORTANTE: sostituire le rondelle di tenuta se appaiono danneggiate.

4. Interrompere il rifornimento di lubrificante. Reinstallare il tappo di sfiato e la rondella di tenuta (a) prima di estrarre il tubo del lubrificante.
5. Estrarre il tubo del lubrificante e reinstallare il tappo di rabbocco/drenaggio e la rondella di tenuta (d) dopo averli puliti.



Quando si aggiunge o si sostituisce il lubrificante della scatola ingranaggi, occorre ispezionare visivamente che non vi sia presenza di acqua. Se è presente dell'acqua, questa potrebbe essersi depositata sul fondo e, in tal caso, fuoriuscire prima del lubrificante; oppure potrebbe essersi miscelata al lubrificante, conferendogli un aspetto lattiginoso. Qualora venga rilevata la presenza di acqua, far controllare la scatola ingranaggi dal proprio concessionario. Se vi è acqua presente nel lubrificante può causare malfunzionamenti prematuri dei cuscinetti o, a temperature da congelamento, potrebbe ghiacciare e danneggiare la scatola ingranaggi.

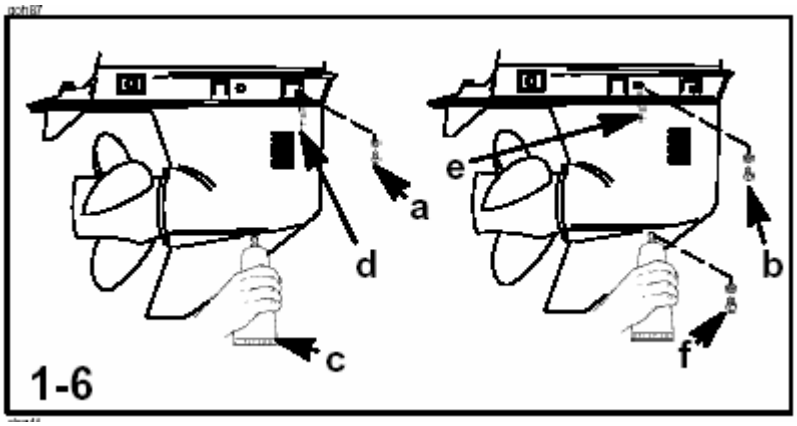
Controllare se il lubrificante drenato dalla scatola ingranaggi contiene particelle metalliche. Una piccola quantità di particelle metalliche è indice di normale logorio. Tuttavia, una quantità eccessiva di scaglie o particelle metalliche può essere indice di logorio anomalo e pertanto deve essere controllata da un concessionario autorizzato.

Drenaggio della scatola ingranaggi

1. Portare il fuoribordo in posizione operativa verticale.
2. Collocare una coppa di drenaggio sotto il fuoribordo.
3. Rimuovere i tappi di sfiato e il tappo di rabbocco/drenaggio e scaricare il lubrificante.

Capacità del lubrificante della scatola ingranaggi

La capacità del lubrificante della scatola ingranaggi è di circa 710 ml (24 fl. oz.).



LUBRIFICAZIONE DELLA SCATOLA INGRANAGGI – SCATOLA INGRANAGGI DI DIAMETRO 108 mm (4-1/4 in.)

Controllo del livello del lubrificante e rabbocco della scatola ingranaggi

1. Portare il fuoribordo in posizione operativa verticale.
2. Rimuovere i tappi di sfiato anteriore (a) e posteriore (b).
3. Inserire il tubo di lubrificante (c) nel foro di rabbocco e aggiungere lubrificante fino a che non appare al livello del foro di sfiato anteriore (d). A questo punto, reinstallare il tappo di sfiato anteriore e la rondella di tenuta (a).
4. Continuare ad aggiungere lubrificante fino a che appaia all'altezza del foro di sfiato posteriore (e).
5. Interrompere il rifornimento di lubrificante. Reinstallare il tappo di sfiato posteriore e la rondella di tenuta (b) prima di estrarre il tubo del lubrificante.
6. Estrarre il tubo di lubrificante e reinstallare il tappo di rabbocco/drenaggio e la rondella di tenuta (f).

IMMERSIONE DEL FUORIBORDO

In caso di immersione del fuoribordo, occorre sottoporlo a revisione da parte di un concessionario autorizzato entro alcune ore dal recupero del motore. Una volta che il motore viene esposto all'atmosfera, è necessario che venga sottoposto immediatamente all'attenzione del servizio assistenza per minimizzare i danni dovuti alla corrosione interna del motore.

RIMESSAGGIO

PREPARAZIONE AL RIMESSAGGIO

Lo scopo principale della preparazione del fuoribordo per il rimessaggio è di proteggerlo da ruggine, corrosione ed eventuali danni causati dal congelamento dell'acqua intrappolata all'interno del motore.

Per preparare il fuoribordo al rimessaggio invernale o prolungato (due mesi o più), occorre pertanto osservare le seguenti procedure.

⚠ ATTENZIONE
Non avviare né far girare il fuoribordo (anche soltanto temporaneamente) se non circola acqua attraverso la presa dell'acqua di raffreddamento nella scatola ingranaggi, altrimenti si potrebbe danneggiare la pompa dell'acqua (per funzionamento a secco) e si potrebbe surriscaldare il motore.

Impianto di alimentazione del combustibile

IMPORTANTE: durante il rimessaggio, la benzina contenente alcool (etanolo o metanolo) può dare origine alla formazione di acido, che può arrecare danni all'impianto di alimentazione. Pertanto, se la benzina usata contiene alcool, si consiglia di drenare tutta la benzina rimanente nel serbatoio del combustibile, nel tubo di alimentazione del serbatoio ausiliario e nell'impianto di alimentazione del motore.

Rabboccare il serbatoio del combustibile e l'impianto di alimentazione del motore di combustibile trattato (stabilizzato) per impedire la formazione di lacca. Attenersi alle seguenti istruzioni.

1. Serbatoio del combustibile portatile – Versare la quantità necessaria di stabilizzante per benzina nel serbatoio del combustibile (seguendo le istruzioni riportate sul contenitore). Agitare il serbatoio del combustibile affinché lo stabilizzante si misceli con il combustibile.

2. Serbatoio del combustibile fisso – Versare la quantità necessaria di stabilizzante per benzina (seguendo le istruzioni riportate sul contenitore) in un contenitore separato e miscelare con un litro di benzina. Versare la miscela così ottenuta nel serbatoio del combustibile.
3. Rimuovere la vaschetta trasparente del filtro del combustibile e svuotarne il contenuto in un apposito contenitore. Per la rimozione e la reinstallazione del filtro, fare riferimento a Manutenzione. Versare 3 cc (1/2 tsp) di stabilizzante per benzina nella vaschetta trasparente del filtro del combustibile e reinstallarlo.
4. Porre il fuoribordo in acqua o collegare il dispositivo di lavaggio in modo da far circolare l'acqua di raffreddamento. Far andare il motore per 15 minuti per consentire al combustibile trattato di circolare attraverso l'intero impianto di alimentazione.

Impianto GLP

1. Qualsiasi intervento sul motore o sull'impianto di alimentazione deve essere effettuato esclusivamente da personale addestrato e competente nell'uso di gas liquido di petrolio come combustibile per imbarcazioni.
2. L'impianto di alimentazione non deve presentare perdite e i contenitori di combustibile non devono essere riempiti oltre l'80% del livello massimo.
3. L'imbarcazione non deve essere posizionata a meno di 3 metri da fonti di calore, fiamme libere o altre fonti di ignizione.
4. Se per il funzionamento del motore non è necessario combustibile, le valvole dei contenitori di combustibile di ogni imbarcazione alimentata a gas liquido di petrolio riparata in officina devono essere chiuse e tutto il gas presente nei tubi di manutenzione deve essere eliminato azionando il motore o, qualora ciò non sia possibile, scollegando i tubi all'aria aperta, in un luogo in cui non sia possibile un accumulo di gas.
5. Se le riparazioni dell'imbarcazione includono saldature o applicazione di calore a qualsiasi parte ubicata a meno di 1 metro dal contenitore del combustibile, occorre svuotare i tubi di alimentazione dell'imbarcazione come indicato in (d) e allontanare o proteggere il contenitore dalla fonte di calore.
6. Se la riparazione dell'imbarcazione deve essere effettuata in una fossa di officina, la fossa deve essere adeguatamente ventilata. Si raccomanda di utilizzare illuminazione sicura per l'applicazione in oggetto e di installare rilevatori di gas permanenti ai livelli inferiori della fossa. I rilevatori devono essere controllati quotidianamente.
7. La manutenzione periodica dell'impianto GLP comprende le seguenti operazioni:
   - Controllo delle condizioni delle tubazioni principali e dei relativi componenti
   - Controllo della pressione agli stadi primo e intermedio del riduttore
   - Controllo delle condizioni del tubo della bassa pressione
   - Verifica di assenza di depositi oleosi all'interno del mini-riduttore (ogni 100 ore circa – vedere la figura qui sopra)
   - Condizioni generali del mini-riduttore, utilizzando pezzi di ricambio originali (ogni 1000 ore di funzionamento circa, o ogni 5 anni)
8. Se si verifica qualsiasi problema, eseguire un'ispezione completa e sistematica del motore per individuare il guasto. Per avere un'idea chiara dei guasti verificatisi, raccomandiamo di controllare le seguenti funzioni in ordine prioritario:
   - Batteria (avviamento elettrico)
   - Arricchitore motorino di avviamento (avviamento elettrico)
   - Accensione
   - Eventuali infiltrazioni di aria anormali
   - Condizioni del motore
   - Erogazione di combustibile

Protezione dei componenti esterni del fuoribordo

1. Lubrificare tutti i componenti del fuoribordo indicati nel programma di ispezione e manutenzione.
2. Ritoccare eventuali scrostamenti di vernice. Per procurarsi la vernice adatta, rivolgersi al concessionario.
3. Spruzzare un anticorrosivo lubrificante Quicksilver o Mercury Precision sulle superfici metalliche esterne (tranne sugli anodi sacrificali).

Protezione dei componenti interni del motore

1. Rimuovere le candele e versare una piccola quantità di olio motore nell'alesaggio di ciascun cilindro.
2. Ruotare manualmente il volano varie volte per distribuire l'olio all'interno dei cilindri. Installare le candele.
3. Cambiare l'olio motore.

Scatola ingranaggi

1. Drenare la scatola ingranaggi e rifornirla di lubrificante (vedere la relativa procedura di manutenzione).

Posizionamento del fuoribordo per il rimessaggio

Custodire il fuoribordo in posizione verticale per consentire il drenaggio dell'acqua.

⚠ ATTENZIONE

Se il fuoribordo viene custodito in posizione inclinata a temperature da congelamento, l'acqua piovana o di raffreddamento rimasta intrappolata all'interno potrebbe penetrare nel foro di scarico dell'elica nella scatola ingranaggi e congelare, danneggiando in tal modo il fuoribordo.

Immagazzinaggio della batteria

1. Per l'immagazzinaggio e la ricarica, osservare le istruzioni fornite dal produttore della batteria.
2. Rimuovere la batteria dall'imbarcazione e controllare il livello dell'acqua. Ricaricarla se necessario.
3. Custodirla in un luogo fresco e asciutto.
4. Controllare periodicamente il livello dell'acqua e ricaricare la batteria durante la conservazione.

INDIVIDUAZIONE DEI GUASTI

1. IL MOTORINO D'AVVIAMENTO NON AVVIA IL MOTORE (MODELLI AD AVVIAMENTO ELETTRICO)

Cause possibili

- Fusibile da 20 A saltato nel circuito di avviamento (modelli dotati di carburatore) o nel circuito del relè principale/degli accessori (modelli EFI). Fare riferimento a Manutenzione.
- Fuoribordo non in folle.
- Batteria scarica o collegamenti della batteria allentati o corrosi.
- Interruttore di accensione guasto.
- Cablaggio o collegamento elettrico difettosi.
- Motorino di avviamento o solenoide di avviamento guasti.

2. IL MOTORE NON SI AVVIA

Cause possibili

- Interruttore del cavo salvavita non è in posizione RUN (marcia).
- Procedura di avviamento non corretta. Fare riferimento a Manutenzione.
- Benzina vecchia o contaminata.
- Motore ingolfato. Fare riferimento a Manutenzione.
- Mancata erogazione di combustibile al motore.
    a. Serbatoio del combustibile vuoto.
    b. Sfiato del serbatoio del combustibile chiuso o ostruito.
    c. Tubo di alimentazione del combustibile scollegato o piegato.
    d. Pompetta di adescamento non premuta.
    e. Valvola di ritegno della pompetta di adescamento difettosa.
    f. Filtro del combustibile ostruito. Fare riferimento a Manutenzione.
    g. Guasto della pompa di alimentazione.
    h. Filtro del serbatoio del combustibile ostruito.
- Fusibile da 20 A saltato (modelli EFI). Fare riferimento a Manutenzione.
- Componente impianto di accensione guasto.
- Candele sporche o difettose. Fare riferimento a Manutenzione.

3. IL MOTORE FUNZIONA IN MODO IRREGOLARE

Cause possibili

- Bassa pressione dell'olio. Controllare il livello dell'olio motore.
- Candele sporche o difettose. Fare riferimento a Manutenzione.
- Operazioni di impostazione o regolazione effettuate scorrettamente.
- Restrizione del flusso del combustibile erogato al motore.
    a. Filtro del combustibile ostruito. Fare riferimento a Manutenzione.
    b. Filtro del serbatoio del combustibile ostruito.
    c. Valvola antitravaso sui serbatoi del combustibile fissi incollata.
    d. Tubo di alimentazione del combustibile piegato o attorcigliato.
- Guasto della pompa di alimentazione.
- Componente impianto di accensione guasto.
- Guasto componente dell'iniezione di combustibile (modelli EFI).

4. PEGGIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI

Cause possibili

- Bassa pressione dell'olio. Controllare il livello dell'olio motore.
- Acceleratore non completamente aperto.
- Elica danneggiata o di dimensioni inadeguate.
- Messa a punto, regolazioni o impostazioni del motore incorrette.
- Imbarcazione sovraccarica o carico non distribuito uniformemente.
- Eccesso di acqua nella sentina.
- Carena sporca o danneggiata.

5. LA BATTERIA NON MANTIENE LA CARICA

Cause possibili

- Connessioni della batteria allentate o corrose.

- Livello elettrolito della batteria basso.
- Batteria usurata o inefficiente.
- Uso eccessivo di accessori elettrici.
- Raddrizzatore, alternatore o regolatore di tensione difettoso.

6. IL MOTORE FUNZIONA REGOLARMENTE A BENZINA MA IL FUNZIONAMENTO È IRREGOLARE AL MINIMO

Cause possibili

- Il motore funziona regolarmente a benzina ma il funzionamento è irregolare al minimo.
- Regolare la vite della valvola a farfalla regolando contemporaneamente la vite di riduzione del minimo. La regolazione della valvola a farfalla non deve influire sul normale funzionamento del motore al minimo.
- Eseguire i controlli indicati al punto successivo.

7. IL MOTORE FUNZIONA REGOLARMENTE A BENZINA MA NON ACCELERA CORRETTAMENTE

Cause possibili

- Controllare che il tubo del gas GLP che collega il riduttore al miscelatore non sia rotto, ammaccato o ripiegato eccessivamente.
- Controllare che la vite di regolazione del picco del mini-riduttore non sia chiusa.
- Controllare la pressione del serbatoio.

8. IL MOTORE FUNZIONA REGOLARMENTE A BENZINA MA NON RAGGIUNGE LA POTENZA MASSIMA

Cause possibili

- Eseguire i controlli indicati al punto sopra.
- Se il sistema è provvisto di tubo di iniezione, regolarne leggermente l'orientamento.

9. IL MOTORE FUNZIONA REGOLARMENTE A BENZINA MA CONSUMA ECCESSIVAMENTE

Cause possibili

- Controllare la carburazione al minimo e alla massima potenza.

10. IL MINI-RIDUTTORE GELA QUANDO IL MOTORE FUNZIONA A GAS DI PETROLIO LIQUIDO

Cause possibili

- Controllare che il gas di petrolio liquido erogato dal serbatoio sia allo stato gassoso anziché liquido.

11. LA BOMBOLA DI GAS GLP GELA QUANDO IL MOTORE FUNZIONA A GAS DI PETROLIO LIQUIDO

Cause possibili

- Il livello del gas è inferiore al livello di riserva. Riempire il serbatoio.
- A marcia ingranata il regime minimo è di 800/900 giri/min.

ASSISTENZA TECNICA CLIENTI

SERVIZIO DI RIPARAZIONI LOCALE

Qualora il fuoribordo necessiti di manutenzione, rivolgersi sempre al concessionario autorizzato. Soltanto i concessionari autorizzati dispongono di meccanici appositamente addestrati, della competenza, di utensili e apparecchiature speciali e dei componenti e accessori necessari per eseguire correttamente gli interventi di assistenza del motore.

ASSISTENZA LONTANO DA CASA

Qualora si renda necessario un intervento di assistenza lontano da casa, contattate il concessionario autorizzato più vicino. A tale scopo, si raccomanda di consultare le pagine gialle. Se, per qualsiasi motivo, non si riesca a ottenere assistenza, contattare il centro assistenza Marine Power (internazionale) Mercury Marine più vicino.

ACCESSORI E PEZZI DI RICAMBIO

Per qualsiasi quesito concernente i pezzi di ricambio e gli accessori, rivolgersi al concessionario autorizzato. I concessionari autorizzati dispongono delle informazioni necessarie per l'ordinazione di qualsiasi pezzo di ricambio o accessorio. Per ordinare i pezzi di ricambio e gli accessori corretti, il concessionario deve conoscere il modello e il numero di serie del motore.

ASSISTENZA TECNICA

La soddisfazione dei nostri clienti sta molto a cuore sia a noi che ai nostri concessionari. Per qualsiasi problema, chiarimento o delucidazione in merito al fuoribordo, contattare un concessionario autorizzato. Per ulteriore assistenza, attenersi alle seguenti istruzioni.

1. *Rivolgersi al Responsabile Vendite o Responsabile Servizio del proprio concessionario. Se ciò non dovesse essere sufficiente, contattare direttamente il proprietario del concessionario.*
2. *Qualora vi siano problemi, chiarimenti o delucidazioni che non possano essere risolti dal concessionario, contattare un centro assistenza Marine Power (internazionale) Mercury Marine o un distributore per ottenere l'assistenza tecnica necessaria. Il centro di assistenza e il distributore lavoreranno con il concessionario alla soluzione dei vostri problemi.*

Per poter intervenire, il centro assistenza avrà bisogno delle seguenti informazioni:

- Nome e indirizzo
- Numero di telefono ore diurne
- Modello e numero di serie del fuoribordo
- Ragione sociale e indirizzo del concessionario
- Natura del problema

Alla pagina seguente sono elencati tutti i centri assistenza Mercury Marine.

CENTRI DI ASSISTENZA MERCURY MARINE

Per assistenza, contattateci via telefono, fax, o per iscritto.
Nella corrispondenza inviata per posta o a mezzo fax, indicate un numero di telefono al quale vi si possa contattare durante il giorno.

Stati Uniti		
(920) 929-5040	(920) 929-5893	Mercury Marine W6250 W.Pioneer Road, P.O. Box 1939 Fond du Lac, Wi 54936-1939, USA
Canada		
(905) 567-6372	(905) 567-8515	Mercury Marine Ltd. 2395 Meadowpine Blvd. Mississauga, Ontario Canada L5N 7W6
Australia, Pacifico		
(61) (3) 9791-5822	(61) (3) 9793-5880	Mercury Marine Australia 132-140 Frankston Road Dandenong, Victoria 3164, Australia
Europa, Medio Oriente, Africa		
(32) (87) 32 . 32 . 11	(32) (87) 31 . 19 . 65	Marine Power – Europa, Inc. Parc Industriel de Petit-Rechain B-4800 Verviers, Belgio
Messico, America Centrale, Sud America, Caraibi		
(305) 385-9585	(305) 385-5507	Mercury Marine – America Latina e Caraibi 9010 S.W. 137th Ave., Suite 226 Miami, Fl 33186 U.S.A.
Giappone		
81-53-423-2500	81-53-423-2510	Mercury Marine – Giappone 283-1 Anshin-cho Hamamatsu, Shizuoka, 435-0005 Giappone
Asia, Singapore		
5466160	5467789	Mercury Marine Singapore 72 Loyang Way Singapore 508762

REGISTRO DI MANUTENZIONE

Trascrivere negli appositi spazi tutti gli interventi di manutenzione eseguiti sul fuoribordo. Conservare tutti gli ordini di lavoro e le ricevute.

Data	Intervento di manutenzione eseguito	Ore di funzionamento motore